

أثر البحر على النمو العمراني لمدينة غزة

فريد صبح القيق

عميد التخطيط والتطوير بالجامعة الإسلامية

دكتوراه في التخطيط العمراني المستدام، جامعة نوتنجهام، بريطانيا

أستاذ مشارك بقسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، الجامعة الإسلامية بغزة

falqeeq@iugaza.edu

(قدم للنشر في ١٢/٦/١٤٣٢هـ؛ وقبل للنشر في ٨/٢٠/١٤٣٣هـ)

الكلمات المفتاحية: تخطيط عمراني، التطور العمراني، التخطيط الهيكلي، تاريخ غزة.

ملخص البحث. النسيج الحضري في قطاع غزة بشكل عام ومدينة غزة بشكل خاص تأثر بوقوعه على ساحل البحر الأبيض المتوسط سواء بالنسبة لتخطيط شبكة الطرق أو طبيعة الاستعمالات الوظيفية للمناطق المختلفة. وتهدف هذه الورقة إلى تسليط الضوء على أثر البحر في النمو العمراني للمدينة في مراحل تطورها العمراني المختلفة عبر التاريخ، حيث إن هذا النمو قد واجه الكثير من الصعوبات التي أثرت على كفاءة الهيكل العمراني للمدينة. كذلك ستعرض الورقة بالتحليل والدراسة للشكل الحالي للتركيبة العمرانية للمدينة وتبيان دور الخط الساحلي في إفراز منظومة الطرق والحلايا العمرانية المكونة للمدينة. كما تستنتج الدراسة أثر البحر في تحويل الشكل العمراني لاستعمالات الأراضي في المدينة إلى شرائط متوازية بدلاً من شكل الحلقات المركزية المعتادة في حالات أخرى. إن دراسة أثر البحر في تشكيل عمران المدينة سيؤدي إلى فهم أعمق لطبيعة المؤثرات التي ساهمت في تكوين المدينة والذي بدوره يمكن أن يساهم في وضوح الرؤية بالنسبة لمراحل التطوير العمراني اللاحق للمدينة والأخذ بعين الاعتبار لواقع وجود مدينة غزة كمدينة ساحلية، وفهم أفضل لكيفية تأثير عمران الغزي بالبحر كأحد أهم محددات التطور العمراني للمدينة، حيث خلصت الدراسة إلى وجود تأثير واضح للبحر على هيكل المدينة.

بالأنماط المعروفة لاستعمالات أراضي المدينة. ولا شك

بأن هذا الشكل العمراني لمدينة غزة والذي جاء عبر تطور تاريخي لعمران المدينة قد شابه الكثير من عدم الاتزان

(١) مقدمة

يعاني الهيكل العمراني لمدينة غزة من الكثير من التشوهات وعدم الاتساق، خصوصاً إذا ما قورن

المراكز المتعددة. وتكمن أهمية البحث في وضع نموذج تخطيطي للهيئة التي يمكن أن يشكلها النمو العمراني للمدينة في ضوء استقراء الواقع الخاص بمدينة غزة وارتباطها بالبحر وبالنظر إلى التطور التاريخي للمدينة عبر العصور المختلفة وفي ضوء الواقع غير المستقر من الناحية السياسية التي عايشتها المدينة خصوصاً في الفترة الأخيرة. ويعتمد البحث على دراسة تحليلية مقارنة للهيكل العمراني لمدينة غزة بالنظريات المعروفة لنمو المدن، حيث تبدأ الدراسة باستقراء التطور التاريخي لنمو عمران مدينة غزة وتوضيح أثر البحر على هذا النمو ومن ثم مقارنة هذا النمو بنظريات استعمالات أرض المدينة لتفسير أوجه الاختلاف والتشابه بين عمران مدينة غزة وهذه النظريات وتوضيح العوامل التي أفرزت هذا الهيكل العمراني للمدينة بغرض إرشاد المخططين والمسؤولين نحو معرفة توجهات النمو العمراني وكيفية الاستفادة منها لتلبي احتياجات المدينة من الناحية العمرانية بشكل يعطي أفضل النتائج ويقلل ما أمكن التعارضات بين مكونات هذا الهيكل العمراني ومتطلبات النمو الحضري الصحي والسليم لجسم المدينة. ويشمل البحث نبذة جغرافية وتاريخية عن قطاع غزة، ثم يتطرق البحث للنظريات المعروفة عن استعمالات أرض المدينة كإطار نظري للدراسة. يلي ذلك استعراض للملامح العمرانية لمدينة غزة في العصور المختلفة، بدءاً من الحقبة الكنعانية ومن ثم الفترة الإغريقية القديمة، مروراً بالفترات الرومانية

نتيجة الظروف السياسية والاجتماعية والاقتصادية غير المستقرة التي عايشتها المنطقة. كل هذا أدى إلى ظهور الكثير من المشاكل العمرانية التي أضعفت من قدرة السلطات الإدارية على توجيه التنمية العمرانية في المدينة بحيث تستفيد بأكبر قدر ممكن من الإمكانيات المتاحة. كما أن هذه الظواهر العمرانية قد أدت إلى إشكاليات مرورية وتنظيمية في مناطق مختلفة من المدينة، بالإضافة إلى التعارض الواضح لبعض استعمالات الأراضي في المدينة وما ينتج عنه من إعاقة للتطوير الحضري الصحيح لهيكل المدينة. إن استكشاف العوامل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والسياسية التي تؤثر على النمو العمراني للمدينة واستقراء مؤشرات النمو للهيكل العمراني لمدينة غزة قد يعطي المخططين وصناع القرار توجهات واضحة للكيفية التي بالإمكان اتباعها لتوجيه التخطيط العمراني للمدينة بما يتوافق مع هذه المعطيات ويتجاوز المؤثرات الموضوعية التي تحاول حرف النمو العمراني للمدينة عن التوجهات السليمة والمطلوبة لضمان التنمية العمرانية المستدامة والتي تصب في صالح المجتمع.

يهدف البحث إلى توضيح الدور الكبير الذي يلعبه البحر في تشكيل استعمالات الأراضي للمدن الساحلية، مع التأكيد على عدم إغفال دور العوامل الأخرى الاقتصادية والاجتماعية والسياسية التي مرت بها المدينة. كما يهدف البحث إلى مقارنة النموذج العمراني للمدينة مع النظريات الثلاث المعروفة لنمو المدن وهي نظرية الحلقات المركزية ونظرية القطاعات ونظرية

الألفية الماضية وبضمنها الساحل الفلسطيني. وتشكل هذه الكثافات السكانية المتزايدة على المناطق الساحلية ضغطاً شديداً على البنية التحتية والمرافق والخدمات العامة، وقد تُحدث تشوهاً للهيكل العمراني للمدينة في بعض الأحيان.

الجدول رقم (١). الزيادة في الكثافة السكانية الساحلية في الفترة ما بين ١٩٧٠-٢٠٠٠م.

الجزائر	٪١١٢
مصر	٪١٠٤
فرنسا	٪٣١
إيطاليا	٪٨
أسبانيا	٪٢٧
تونس	٪٩٠
تركيا	٪١٠٧
فلسطين	٪٩٢

ويقع قطاع غزة في أقصى الطرف الجنوبي الغربي من فلسطين، وتبلغ مساحته ٣٦٠ كم^٢. وقطاع غزة عبارة عن شريحة طويلة قطعت قسراً من السهل الساحلي الجنوبي الفلسطيني "سهل غزة" (الشكل رقم ١)، وفق اتفاقية "رودس" العسكرية سنة ١٩٤٩م، والتي بموجبها تم تحديد حدوده بخطوط وقف إطلاق النار المؤقتة "خطوط الهدنة". ويبلغ طول هذا القطاع من أقصى الشمال عند قرية "بيت حانون" إلى أقصى جنوبه عند رفح نحو ٤٥ كيلومتراً، ويعرض يتراوح ما بين خمسة كيلومترات، حيث أضيق خاصرة له في

والبيزنطية، وصولاً إلى الفترة الإسلامية المبكرة وما تلاها من عهد المماليك والعهد العثماني وانتهاءً بالانتداب البريطاني وفترة الحكم المصري ومن ثم الاحتلال الإسرائيلي للقطاع وحتى مقدم السلطة الوطنية الفلسطينية. وفي ضوء ذلك كله يحاول البحث تقديم قراءة تحليلية لواقع الهيكل العمراني لمدينة غزة مع التركيز على مفهوم المدينة كمنطقة ساحلية ودور البحر في تشكيل هذه المنظومة العمرانية.

(٢) تمهيد

تعتبر المناطق الساحلية من أكثر المناطق التي يقصدها الإنسان للسكن، حيث يقطنها حالياً ما يقارب ٦٠٪ من سكان العالم (Vallega, 2001)، حيث يمكن إرجاع ذلك إلى رغبة السكان في الاستفادة من الميزات التي يوفرها الساحل سواء بالنسبة للحصول على الطعام أو كوسيلة مواصلات والموقع الصحي أو لدواعي الأمن (Papatheochari, 2011)، وتتزايد أعداد السكان في المناطق الساحلية بشكل مطرد في الآونة الأخيرة، حيث يقدر بأن الكثافات السكانية في المناطق الساحلية لحوض البحر الأبيض المتوسط قد ارتفعت بنسبة ٤٩٪ في فترة الثلاثين عاماً ما بين العام ١٩٧٠م والعام ٢٠٠٠م (Guillaume and Aline, 2005).

ويتضح من الجدول رقم (١) بأن أعداد السكان في المناطق الساحلية في دول العالم النامي قد تضاعفت تقريباً خلال الثلاثين عاماً الأخيرة من

وقد أنشأ العرب الكنعانيون مدينة غزة في الألف الثالثة قبل الميلاد، ووفقاً لما جاء في رسائل "تل العمارنة، ١٤٠٢-١٣٤٧ ق.م." وكانت تعتبر من أحد الأقاليم الثلاثة الرئيسية في أرض الكنعانيين، وكانت ذات مكانة عسكرية وتجارية هامة على طريق "حورس". وبعد أن حل التدهور في جسم الدولة الفرعونية في نهاية القرن الثاني عشر قبل الميلاد قدم الشعب الفلسطيني "سنة ١٢٠٠ ق.م." لجنوب فلسطين، وكانت مدينة غزة من إحدى مدنهم الهامة حيث انصهروا بعد ذلك في سكانها من العرب الكنعانيين.

وقد عاشت مدينة غزة أبهى أيامها استقراراً وانتعاشاً اقتصادياً، وازدهارها اجتماعياً وثقافياً لمدة لا تقل عن ستة قرون، حيث عمرت المدينة في الحقبة الرومانية-البيزنطية المسارح المحلية والحمامات والبنائات العامة والجامعات التي وفد إليها العديد من الطلاب في جميع أنحاء العالم الروماني-البيزنطي. وحتى ذلك الحين كانت مدينة غزة محط التجار العرب أثناء رحلاتهم التجارية "رحلة الشتاء والصيف" حيث مات جد الرسول صلى الله عليه وسلم "هاشم بن عبد مناف" في إحدى رحلاته التجارية في حدود منتصف القرن السادس الميلادي.

وفي فبراير سنة ٦٣٤م تم فتح مدينة غزة بقيادة القائد العربي المسلم عمرو بن العاص، فأقاموا المساجد واحتلت مدينة غزة مكانتها الاقتصادية الهامة، وأصبحت بها دار لسك النقود في الفترة الأموية

ليبدأ بعد ذلك حي الرمال في التكون مستمداً اسمه من كتبان الرمال الواقعة للغرب من غزة وحتى ساحل البحر بعد سنة ١٩٢٠م تقريباً، مكوناً حي الرمال الشمالي الذي التحم عمراناه بضاحية الشيخ رضوان ومدينة النصر، ثم الرمال الجنوبي متصلاً عمراناه بضاحية الشيخ عجلين حتى احتل المسطح العمراني للمدينة الآن نحواً من ٣٢ كيلومتراً مربعاً. ومن هنا يمكن الملاحظة بان التمدد العمراني الاساسي لمدينة غزة قد توجه نحو البحر كنقطة جذب رئيسية للعمران وكعامل لا يمكن تجاهله في رسم المعالم الحضرية للمدينة.

(٣) نبذة تاريخية عن قطاع غزة (داود، ٢٠٠٥م)

يمتاز قطاع غزة بخصوصية إستراتيجية بالغة الأهمية، فهو بمثابة البوابة بين قارتي آسيا وأفريقيا، فأضحت معه بوابة آسيا ومدخل أفريقيا بمنطق "نابليون بونابرت"، وعليه فقد حدد معالمها المسار التاريخي كميدان للمعارك الفاصلة بين الأسر الفرعونية والآشورية، ثم البطالمة والسلوقيون في العصر اليوناني؛ لذلك كان الاستيلاء على غزة هدف الجيوش جميعاً لأن ذلك كان يعني قمة انتصارهم؛ ولأن هذا يعني السيطرة على عقدة إستراتيجية وقاعدة عسكرية هامة، واستمر كذلك طيلة الفترة الرومانية البيزنطية والعربية الإسلامية والمغول والصليبيين، وكذلك الفترة المملوكية ومن بعدها العثمانية ودول الحلفاء في الحرب العالمية الأولى.

مدينة غزة، وعلى الرغم من مساعدة بعض العرب لهم إلا أن بريطانيا خانتهم بإصدارها "وعد بلفور" سنة ١٩١٧م، حيث تدهورت في تلك الفترة أوضاع المدينة. وفي عام ١٩٤٨ وحتى عام ١٩٥٠م استقبلت مدينة غزة مئات الآلاف من اللاجئين الفلسطينيين الذين أجبروا على النزوح لها واستيطان المناطق الساحلية تحت الخيام وفي المدارس والمساجد، واستوطنوا أخيراً داخل معسكرات مؤقتة. وفي عام ١٩٤٩م أطلق على البقعة المتبقية من الساحل الجنوبي الغربي من فلسطين اسم "قطاع غزة"، حيث رسمت خطوط الهدنة، وعليه أصبح القطاع ومنذ عام ١٩٤٨م تحت الإدارة العربية المصرية. تعرضت المدينة في يوم ١٩٦٧/٦/٥م للاحتلال الصهيوني، ثم انطلقت الانتفاضة الأولى في انفجار جماهيري مساء ١٩٨٧/١٢/٩م، واستمر الحال هكذا حتى تم توقيع اتفاقية أوسلو عام ١٩٩٣م، حيث تم إعلان قيام السلطة الفلسطينية والذي أدى إلى تحسينات واضحة على بعض مظاهر البنية التحتية وظهور المباني العالية والأبراج السكنية وتزايد الكثافات السكانية بشكل ملحوظ وما رافقها من تغير في أنماط استعمالات الأراضي في المدينة، وحتى اندلاع الانتفاضة الثانية مجدداً في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٠م، وما تبعها من تدمير لقوات الاحتلال طالت الكثير من المنشآت العمرانية وتأثرت بها كل مناحي الحياة على الأراضي الفلسطينية.

والعباسية (المبيض، ١٩٩٠م)، غزاها الصليبيون سنة ١١٠١م، ودارت على أرضها العديد من المعارك، إلى أن أعادها صلاح الدين الأيوبي سنة ١١٨٧م، وبقيت مدينة عربية في أيدي المسلمين. ودارت معركة في الفترة المملوكية مع الصليبيين سنة ١٢٤٤م حيث هزم الصليبيون إلى غير رجعة، وبقيت مدينة غزة تلعب دورها الإستراتيجي والتجاري والثقافي الهام في تلك الفترة من القرن الثاني عشر وحتى القرن السادس عشر الميلادية، وازدهر العمران بمدينة غزة، وكان الاهتمام بإقامة المنشآت الدينية كالمساجد، والزوايا والمدارس والتكايا والبيمارستانات، بالإضافة إلى الحمامات والأسبلة، وعجت بالمرافق الاقتصادية كالحانات والقيساريات والوكالات والأسواق، حتى قال فيها ابن بطوطة في منتصف القرن الرابع عشر الميلادي "غزة متسعة الأقطار، كثيرة العمارة، حسنة الأسواق". هكذا بلغت غزة أوج مجدها في الحقبة المملوكية، وفي عام ١٥١٦م استولى الأتراك العثمانيون على مدينة غزة، فأقاموا فيها المساجد والزوايا والأسواق، وبنوا بداخلها القصور في القرون الأولى من سيطرتهم وهم في أوج قوتهم، وما زال العديد منها ماثلاً حتى اليوم. وبعد الفترة الواقعة بين عامي ١٩١٦-١٩١٧م قامت في ضواحي مدينة غزة الجنوبية والشرقية ثلاث معارك ضارية بين جنود الحلفاء بقيادة البريطانيين وبين الأتراك، وعلى أثر ذلك دمر أسطول الحلفاء معظم

محاطة بسور من الحجارة الصخرية ذا أبراج ترتفع نحو عشرة أمتار (سكيك، ١٩٨٠م). كما كانت الأزقة ضيقة متعرجة حتى يسهل الدفاع عنها، وكان بعض هذه الأزقة مسقوفاً أو معقوداً، وكان للمدينة ساحة واسعة يلتقي فيها السكان لبيع بضائعهم وللتداول في شؤونهم المختلفة. ويتوسط المدينة قصر ملكها ويبنى من الحجر بينما بيوت السكان كانت من الطين واللبن والقش.

(٤,٢) العصر الإغريقي القديم "٣٣٢ ق.م-٦٥ ق.م."

سقطت مدينة غزة في يد الإسكندر الأكبر بعد حصار طويل، بسبب السور المرتفع والمحصن. وفي عام ٩٦ ق.م. غزا المكابيون غزة وخلال تلك الفترة انتقل موقع المدينة إلى موقعه الحالي على تلة مرتفعة مكان البلدة القديمة حالياً، وأحيطت المدينة بأسوار دفاعية، حيث كان للسور ثمانية بوابات رئيسية كل منها يسمى بالموقع أو المدينة التي يتجه إليها. وترتفع المدينة حوالي ٤٨+ م عن سطح البحر وتقع وسط منطقة سهلية أقل ارتفاعاً منها لتصبح وكأنها جزيرة مرتفعة وسط مجرى وادٍ قديم. هذا الموقع الإستراتيجي "الأكروبوليسي" ساعد المدينة كثيراً في توفير أقصى درجات الدفاع عنها (المبيض، ١٩٩٥م).

أنشئ في هذه الفترة شمال غرب المدينة ميناء الأنثيدون، حيث دلت الحفريات بأن هناك علامات لتجمع حضري صغير في هذه المنطقة. كما أن شارع السدرة حالياً هو جزء من الطريق القديم بين مركز

(٤) الملامح العمرانية لمدينة غزة في العصور المختلفة

(محسن، ٢٠٠٠م)

(٤,١) العصر الكنعاني "٣٠٠٠ ق.م-١٢٠٠ ق.م."

في العصر الكنعاني احتل الطريق الساحلي أهمية خاصة، وكان يسمى طريق حورس، حيث كان يخدم كطريق تجاري رئيسي يربط بين مصر وسوريا (الشكل رقم ٣)، وكانت بداية العمران على بعد كيلومترات قليلة من الشاطئ وموازية له.



الشكل رقم (٣). غزة في العصر الكنعاني (MOPIC, 1995)، ويظهر طريق حورس التجاري الذي يربط بين مصر وسوريا.

وما من شك بأن نمو المدينة متأخمة لهذا المحور إنما يدل على العلاقة الوثيقة بين نشوء المدينة والفعاليات التجارية في المنطقة، وموازية هذا المحور للبحر كنقطة ارتكاز وتوجيه للقوافل يوضح أثر الخط الساحلي على رسم المعالم الحضرية للمدينة، كما أن هذا التباعد المعقول عن الخط الساحلي قد وفر للمدينة بشكل طبيعي عنصر الأمان، حيث لم يكن بالإمكان رؤية المسافرين من البحر. كما أن المدينة كانت شديدة المنعة

• توفر عنصر المياه: حيث وجدت مصادر للمياه الجوفية شمال الموقع. ومن الجدير بالذكر هنا أن تلة المنطار لم تُخترَ كموقع للمدينة برغم ارتفاعها الأكبر؛ لأنها كانت بعيدة نوعاً ما عن الميناء.

(٤,٣) العصور الرومانية والبيزنطية "٦٥ ق.م. - ٦٣٧م"

بدأت مدينة غزة تستعيد مجدها القديم في القرن الثاني والثالث بعد الميلاد، حيث تحولت إلى مستعمرة رومانية وأصبحت مركزاً تجارياً هاماً، وسُكَّت نقود رومانية باسم غزة، وأقام الرومان المعابد والحصون، وعبّدوا الطرق وأنشئوا شبكة للصرف الصحي، وأقاموا السدود إلى أن أصبحت غزة من أمهات المدن (المبيض، ١٩٨٧م).

وفي العهد الروماني نشأت بلدة بحرية غرب مدينة غزة في المنطقة التي تدعى حالياً "البلاخية" حيث كانت بالأغلب قرية للصيادين، كما دلت الحفريات على وجود تجمع عمراني بين هذه المنطقة البحرية وبين منطقة الأنثيدون القديمة. وبما أن الخط المستقيم هو أقصر الطرق للربط فإن الطريق بين المدينة وهذه البلدة البحرية كان يشكل محوراً متعامداً تقريباً على خط الساحل وطريق حورس، وهذا المحور شكّل بداية منظومة الطرق المتعامدة على الساحل (الشكل رقم ٥).

المدينة والميناء، وكان اتجاه شارع السدرة يسير باتجاه شمال جنوب. ومن الملاحظ بان هذا الطريق القطري يميل بزاوية ٤٥ درجة تقريباً على كل من الخط الساحلي وطريق حورس، وقد كان من الطبيعي بالنظر لموقع هذين العنصرين وكون الخط المستقيم هو أقصر الطرق أن يأخذ الطريق توجيهاً قطعياً بالنسبة لمنظومة العمران في ذلك الوقت. ومن المعروف بأن هذا المحور قد فقد أهميته لاحقاً بعد زوال مدينة الأنثيدون (الشكل رقم ٤).



الشكل رقم (٤). غزة في العصر الإغريقي القديم (MOPIC, 1995).

هذا، وقد تم اختيار موقع البلدة القديمة بناءً على عدة عوامل أهمها:

- طبوغرافية الأرض: حيث تعتبر المنطقة تلة مرتفعة لتوفير عنصر الأمان للمدينة.
- التربة الجيدة سواءً للزراعة أو لمادة البناء الأساسية في ذلك العصر.

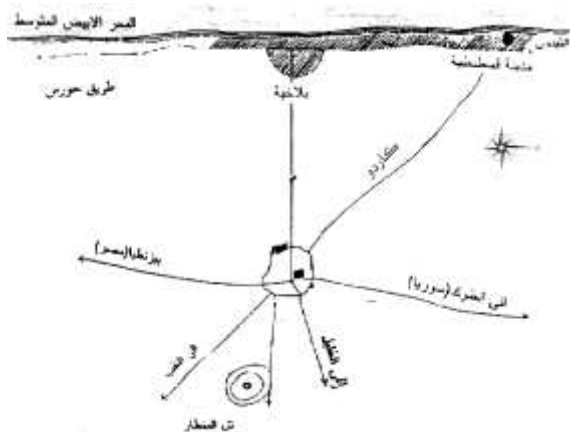
وحمامات ومبانٍ عامة وبعض المنشآت الرومانية الأخرى. كما تظهر على أرضية الفسيفساء التي تم اكتشافها في مأدبة بالأردن، والتي تعتبر أقدم خارطة للمدينة (الشكل رقم ٦).



الشكل رقم (٦). أرضية الفسيفساء البيزنطية التي اكتشفت في مأدبة بالأردن، حيث تصور مدينة غزة وتعتبر أقدم خارطة للمدينة، وتظهر فيها أسوار المدينة والميدان الرئيسي (صالحه، ١٩٩٧م).

كما كان الهيكل الرئيسي لشوارع المدينة يتكون من ثلاثة طرق برية امتدت باتجاه الشرق وخلقت نظام مركزي للمدينة، حيث كان الطريق الشمالي يوصل إلى بئر السبع والخليل والطريق الجنوبي يوصل إلى مصر

أما مدينة الأنثيدون فقد أعلن عنها قسطنطين الأكبر سنة ٣٣٢م كمدينة قسطنطينية (العارف، ١٩٤٣م).

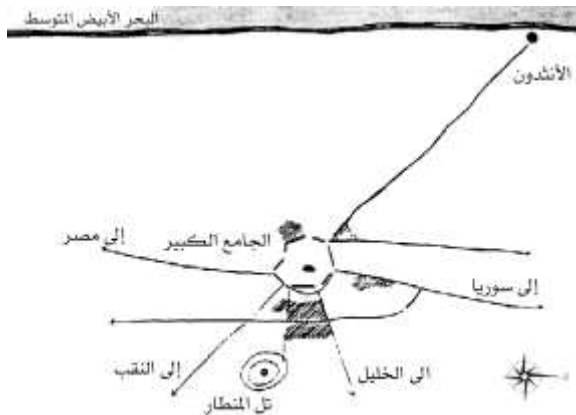


الشكل رقم (٥). غزة في العصر الروماني والبيزنطي (MOPIC, 1995).

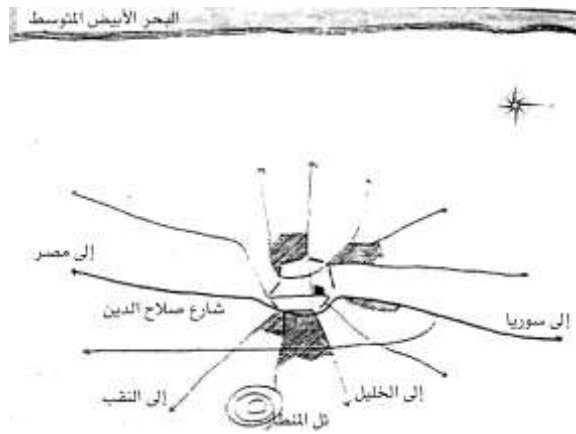
ويلاحظ هنا التشابه بين ملامح تخطيط مدينة غزة في العصر الإغريقي القديم وفي الحضارة الرومانية من حيث شارع السدرة الرئيسي الذي يربط مركز المدينة بالميناء وفي اتجاه شمال جنوب وسمي كارديو Cardo كما في مدن الأثروسكان الرومانية. كما يوجد شارع يتجه من مركز المدينة شرقاً إلى ناحية الغرب وسمي ديكومانوس Decomanus، كذلك فإن المدينة تقع على منطقة مرتفعة وقريبة من البحر، كما يوجد عند تقاطع الكاردو والديكومانوس ساحة عامة، وعرفت عند الإغريق بالأجورا وبالفورم عند الرومان (محسن وداود، ٢٠٠٥م).

وقد ظهر في إحدى أرضيات الفسيفساء من العصر البيزنطي محوران مسقوفان في المركز وميدان رئيسي في الوسط، وكذلك كان هناك مدرج روماني

معركة حطين الحاسمة، ولكن المدينة استردت من قبل الصليبيين على يد ريتشارد قلب الأسد، ثم هُزِمَ الصليبيون نهائياً سنة ١٢٤٠م؛ لذا فإن مدينة غزة تعرضت للاعتداءات والتدمير من قبل الصليبيين، الأمر الذي حدا بالمسلمين إلى الاستقرار داخل أسوار المدينة (الشكل رقم ٨).



الشكل رقم (٧). غزة في الفترة الإسلامية المبكرة (MOPIC, 1995).



الشكل رقم (٨). غزة في العهد المملوكي والصليبي (MOPIC, 1995).

والطريق الأوسط يوصل إلى العريش ويمر بمرتفعات النقب ويستمر حتى العقبة.

(٤,٤) الفترة الإسلامية المبكرة "٦٣٨-١١٠٠م"

واجه الجيش المسلم البيزنطيين وفتح المدينة سنة ٦٣٧م، وقد غير المسلمون مفهوم تخطيط المدينة إلى القسبة الإسلامية والنموذج الإسلامي. وفي القرون التالية حكمت غزة من قبل الأمويين ثم العباسيين "٧٤٩-١٢٥٨م" ثم وقعت غزة تحت سيطرة الفاطميين "٩٠١-١١٧١م" وأصبحت غزة مدينة هامة امتدت حتى حواف البادية واقتربت من حدود البحر حتى مسافة ميل واحد، وأصبحت تمتلك مسجداً كبيراً وقصراً للحاكم، ومن التطورات العمرانية الهامة لهذه الفترة تأسيس المسلمين خارج المدينة وبتجاه الشرق شارع جديد يعد اليوم من أهم شوارع المدينة "وهو شارع صلاح الدين" وأسسوا كذلك سوقاً ومسجداً على طول هذا الشارع. كما أنه من التغيرات الهامة في هيكل المدينة في هذا العصر اختفاء الميناء من المدينة بين القرن التاسع والحادي عشر للميلاد حيث كانت الوسيلة المتبعة في النقل آنذاك القوافل وليس السفن (الشكل رقم ٧).

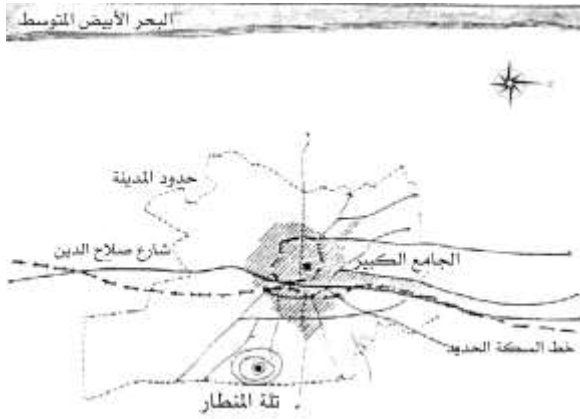
(٤,٥) العهد المملوكي والصليبي "١١٠٠-١٥١٧م"

احتل الصليبيون مدينة غزة سنة ١١٠٠م، وفي سنة ١١٨٧ هزم الفاتح صلاح الدين الصليبيين في

القوافل التجارية جنوباً أو القدس وصفد شرقاً) أما ناحية الغرب فلم يهتم المماليك بذلك ولا بميناء غزة، وأقيمت فقط المزارات والأضرحة قرب البحر.

(٤، ٦) العهد العثماني "١٥١٧-١٩١٦م"

سقطت غزة في أيدي العثمانيين على يد السلطان العثماني سليم الثاني، وأصبحت جزءاً من الإمبراطورية العثمانية، حيث جعلها حسين باشا سنة ١٦٦٠م عاصمة لإقليم فلسطين، وكانت سرايا الباشا تقع في الجزء الشرقي حيث كانت المدينة آنذاك بدون أسوار ومكونة من سبع حارات هي حكر التفاح، والزيتون، والبرجلية، والتركان، والشجاعية، ودار الحضر، والدباغة أو الصباغة (الشكل رقم ٩).



الشكل رقم (٩). غزة في العهد العثماني (MOPIC, 1995).

ولقد امتد العمران في تلك الفترة بنفس اتجاهات الفترة المملوكية وكان أقصاها ناحية الشرق،

وفي العصر المملوكي (١٢٥٠-١٥١٧م) أصبحت المدينة غنية جداً وأنشئت فيها المباني العامة من المساجد والمدارس الإسلامية والمستشفيات والخانات، وأصبحت غزة مقصد الرحالة والمسافرين (بلدية غزة، ١٩٩٦م). وبقيت المدينة مسورة تغلق أبوابها ليلاً بعد غروب الشمس وما زالت بقايا هذا السور حتى عام ١٨٨٧م.

لقد اختفى ذكر سور غزة في القرن الخامس عشر الميلادي، حيث أصبح بعد امتداد المدينة لا يؤدي الغرض الذي أقيم من أجله. وقد اتسم العمران في الفترة الأيوبية منذ بداية القرن الثاني عشر الميلادي بسكن المسلمين خارج سور المدينة فظهر أول امتداد عمراني ناحية الشرق، ليظهر حي الشجاعية، أحد أكبر أحياء مدينة غزة الحالية.

وامتد العمران أيضاً ناحية الغرب عند السفح الغربي للمدينة بالقرب من السور وعند باب البلاخية، حيث يستدل على ذلك بوجود جامع الشيخ زكريا، ويلاحظ ارتباط الامتداد العمراني بأبواب المدينة الرئيسية لسهولة ارتباط السكان داخل وخارج المدينة، وفي تلك الفترة امتد العمران أيضاً بعيداً عن السور، حيث ظهر جنوباً جورة الشمس وشمالاً قبيلة المشاهرة والمعروفة حالياً بمنطقة المشاهرة كجزء من حي التفاح، ومن هنا اتسعت مساحة المدينة شمالاً وجنوباً وشرقاً، واتخذ الامتداد العمراني النظام المركزي باتجاه مناطق الجذب (اتجاه

دوراً بيئياً مهماً من حيث سماحها للرياح الشمالية الغربية الآتية من البحر بالتغلغل داخل النسيج الحضري للمدينة مما له أكبر الأثر في تلطيف الأجواء خلال فترات الصيف الحارة.

(٤،٧) الانتداب البريطاني "١٩١٨-١٩٤٨م"

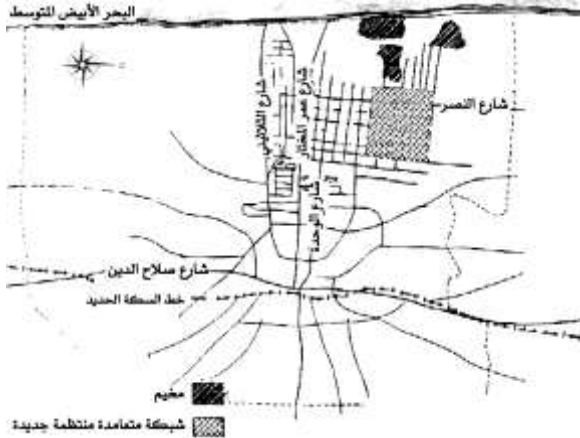
بعد الحرب العالمية الأولى وقعت غزة تحت حكم الانتداب البريطاني بعد أن دمر وتهدم ما يقرب من ثلث المدينة بسبب قصف القوات البرية والبحرية البريطانية يوم ١٩/٤/١٩١٧م، ورغم ذلك شهدت المدينة في الثلاثينيات نهضة عمرانية امتدت في جميع الجهات شمالاً وشرقاً وغرباً ويظهر ذلك في الشكل رقم (١٠)، حيث بلغت مساحة المنطقة السكنية نحو ٢٠١٠ دونم بزيادة نحو ١٠٨٣ دونم عن حدود ١٨٨٧م، وقامت بريطانيا بإنشاء حي الرمال الذي عرف بغزة الجديدة لتلبية الحاجات السكانية المتزايدة، وقسمت الأرض إلى دوائج وتميز التخطيط بالشوارع الواسعة والتي ارتكزت بالأساس على موازاة شارع عمر المختار وبالتالي جاءت شبكة الطرق المتعامدة كإحدى أوائل المنظومات التي أكدت اتجاهات مسارات الحركة في الهيكل العمراني لمدينة غزة والذي في معظمه يوازي أو يعامد الخط الساحلي كمنظومة أقرب إلى النظام الشبكي الذي أثر بدوره على التشكيل العمراني للمدينة والذي يحاكي الخطوط الخارجية للكتل فيه هذا التخطيط الشبكي بدرجة كبيرة. أما باقي أجزاء المدينة الأخرى فكان عشوائياً وعلى حساب الأرض

وأحيطت المدينة بالأراضي الزراعية والبساتين، أما منطقة حي الرمال غرباً فكانت بعيدة نسبياً تسبقها أراضي خصبة، وزادت مساحة المدينة عما كانت عليه قبل الإسلام، وكان التدهور العمراني للمدينة بسبب حروب الدولة العثمانية لصد العدوان عن الدولة الإسلامية (الدباغ، ١٩٩٦م).

وقد تنبه نابليون إلى موقع غزة الإستراتيجي ففي عام ١٧٩٩م هزم نابليون عبدالله باشا حاكم عسقلان بالقرب من غزة حينما كان عائداً بجيشه من مصر. وحكمت غزة بعض الوقت من قبل محمد علي الذي تمرد على الحكم العثماني وهزم سنة ١٨٤٠م بالقرب من غزة، حيث بقيت تحت الحكم العثماني حتى ١٩١٧م حيث احتلت المدينة من قبل بريطانيا بقيادة اللينبي. وما يذكر فإن معظم المباني المتبقية حتى الفترة الحالية يعود للعهد العثماني والمملوكي.

وما يجدر ذكره أن العديد من المباني التاريخية دمرت في المدينة خلال الحرب العالمية الأولى لكن العثمانيين قاموا بمد أول خط سكة حديد في المنطقة يربط بين تركيا والمدينة المنورة في المملكة العربية السعودية حالياً، كما تأسس خلال تلك الفترة شارع عمر المختار وهو أهم شوارع مدينة غزة حالياً. وهذا الطريق يتشابه في مساره مع الممر في العهد الروماني الذي ربط بين قرية الصيادين في منطقة البلاخية والمدينة والذي جاء متعامداً على خط الساحل. ومن الجدير بالذكر بأن منظومة الشوارع المتعامدة على البحر تلعب

على مساحة صغيرة من الأرض. كذلك تم شق وتوسيع شارع الوحدة ثاني شارع رئيسي في مدينة غزة بعد شارع عمر المختار، وكان مروره في غزة القديمة سبباً في تدمير عدد كبير من البيوت والمنشآت الأثرية القديمة، وفي هذه الفترة أنشئت العديد من المباني والمؤسسات الحكومية والإدارية الهامة مثل المدارس وبعض المعاهد.

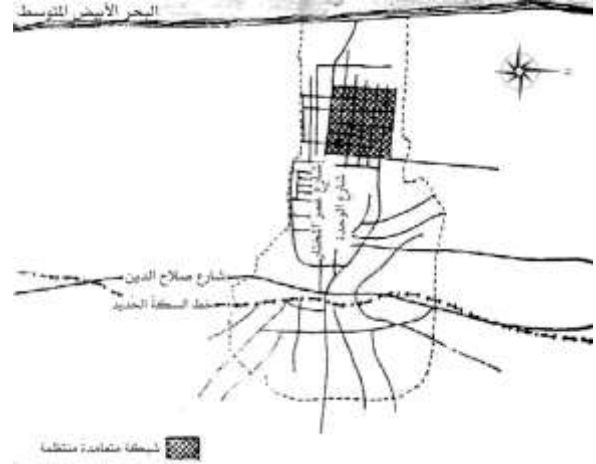


الشكل رقم (١١). غزة في فترة الحكم المصري (MOPIC, 1995).

(٤,٩) فترة الاحتلال الإسرائيلي "١٩٦٧-١٩٩٤م"

بعد نكسة عام ١٩٦٧م احتلت إسرائيل مرة أخرى قطاع غزة وخضع لقوانين وتشريعات جديدة، وتم إنشاء حي جديد شمال غرب المدينة وهو حي الشيخ رضوان مما أدى إلى نشوء محور تجاري هام وجديد في المدينة هو شارع النصر وهو الشارع الرئيسي الذي يربط الحي بمركز المدينة (الشكل رقم ١٢)،

الزراعية. وهنا يقول عارف العارف (١٩٤٣م) إن المدينة قسمت إلى غزة القديمة، وشملت أحياء الدرج، والتفاح، والزيتون، والشجاعية، وغزة الجديدة وهي عبارة عن حي الرمال وسميت بالحارة الغربية.



الشكل رقم (١٠). غزة في فترة الانتداب البريطاني (MOPIC, 1995).

(٤,٨) فترة الحكم المصري "١٩٤٨-١٩٦٧م"

بعد الحرب التي دارت بين إسرائيل من جهة والدول العربية من جهة أخرى سنة ١٩٤٨م، أصبحت غزة تحت سيادة الحكم المصري بقوانين وتشريعات جديدة، ونتيجة لاحتلال اليهود لفلسطين وهجرة الآلاف من النازحين إلى غزة أدى ذلك إلى نمو مطرد لهيكل المدينة حيث امتدت إلى أحياء جديدة. ويبين الشكل رقم (١١) ذلك الامتداد العمراني بظهور مخيم الشاطئ، فقد قامت وكالة UNARWA ببناء مخيم الشاطئ للاجئين الفلسطينيين في أوائل الخمسينيات وهو أحد العلامات المميزة لمدينة غزة والذي يحتوي على كثافة سكانية عالية

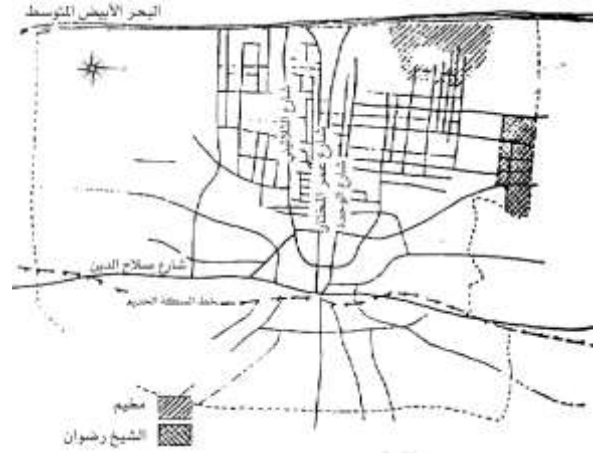
(٤, ١٠) فترة السلطة الفلسطينية "١٩٩٤-٢٠٠٤م" بعد زوال الاحتلال الإسرائيلي ومجيء السلطة الوطنية الفلسطينية، زالت الكثير من العقبات التي كان الاحتلال يضعها في وجه العمران الفلسطيني؛ مما أدى إلى ظهور طفرة عمرانية شاملة (الشكل رقم ١٣)، ولكن لم يكن هناك مخططات جاهزة للعمل وفقها وخاصة في بداية هذه الثورة العمرانية؛ مما أدى إلى عشوائية في البناء والتخطيط، كذلك فإن التعارض بين القوانين التنظيمية وملكيات الأراضي أدى في أحيان كثيرة إلى خلل في استعمال الأراضي وعدم التمكن من الاستفادة منها بالطريقة المثلى.



الشكل رقم (١٣). غزة بعد قدوم السلطة الفلسطينية (MOPIC, 1995).

كما أن عدم مراعاة المواطنين لبعض القوانين التنظيمية وانتشار مبانٍ عديدة بدون تراخيص وبدون التقيد بالشروط والقوانين التنظيمية أدى إلى مشاكل

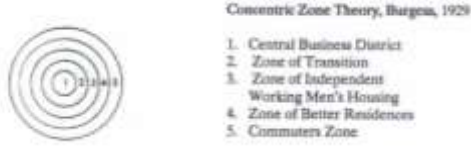
ويلاحظ هنا أن الربط قد جاء عبر خطوط مستقيمة ومتعامدة عبر شارعي النصر والوحدة وهو انعكاس لمنظومة الشبكة التي ترسخت عبر السنين وترجمت إلى ملكيات خاصة مختلفة ومتنوعة أعاقت وجود وصلات قطرية أو مائلة بشكل واضح خلال هذه المنظومة. ومن الجدير بالذكر خلال هذه الفترة تقلص مساحة المدينة، حيث كان الحصول على تراخيص للبناء أمر في غاية التعقيد وباهظ التكاليف.



الشكل رقم (١٢). غزة في فترة الاحتلال الإسرائيلي (MOPIC, 1995).

كما حاولت سلطات الاحتلال خلق عقبات جديدة في وجه العمران مثل سد بعض الشوارع وتحويل مسارات بعضها الآخر، وتدمير البيوت وتطوير الأحياء السكنية بشوارع التفاقية، كما لم يكن هناك أي استثمارات في مشاريع عامة أو مشاريع للبنية التحتية، وخلال الانتفاضة الفلسطينية (١٩٨٧-١٩٩٤م) كان تطور المدينة متوقفاً تقريباً.

١- منطقة قلب المدينة City Core Zone: وهي النواة التي تشمل المتاجر والمكاتب والبنوك ودور السينما والمسرح ... إلخ، وتتواجد كل تلك النشاطات في مكان مركزي في المدينة ويسمى بالمنطقة المركزية للأعمال (CBD) Central Business District.



الشكل رقم (١٤). نظرية الحلقات المركزية.

٢- منطقة الانتقال Transition Zone: وتتميز بتعدد وتغير طبيعي باستعمالات الأرض وبذلك يبدأ في هذه المنطقة ظهور المناطق ذات المستويات المختلفة مثل الجيوب المعزولة من المساكن العريقة والعمارات السكنية ذات الدخل المتوسط والمنخفض والمناطق الهابطة المستوى slums بالقرب من المناطق الصناعية.

٣- منطقة مساكن العمال Working Men's Residence Zone: وتتميز هذه المناطق بالمساكن الشعبية ذات الدخل المنخفض.

٤- مناطق المساكن الأفضل Better Residence Zone: وتظهر عادة في هذه المنطقة مساكن تسكنها الطبقات متوسطة الدخل.

٥- منطقة الضواحي البعيدة Commuter Zones: وتتميز هذه المنطقة بوجودها على امتداد خطوط

عمرانية متنوعة، ولكن بعض التحسينات بدأت تظهر على بعض مظاهر البنية التحتية جراء ضخ المزيد من الاستثمارات في هذا القطاع الخدمي.

(٥) نظريات تركيب هيكل استعمالات الأراضي للمدينة (OSU, 1995)

لفهم طبيعة تكوين الهيكل العمراني لمدينة غزة ودور البحر في هذا النمو كان لابد من دراسة نظريات تركيب هيكل استعمالات الأراضي للمدن، وهي حصيلة العوامل المؤثرة على استعمالات الأرض في منطقة نفوذ المدينة، فهيكلمدينة عامة مركب من عدة مناطق كل منها يؤدي خدمة أو نشاط أو علاقة ما. فالعوامل الاقتصادية والاجتماعية والدينية والبيئية والسياسية لها تأثير كبير على إقليم المدينة، ومن ذلك تبرز ثلاث نظريات لشرح هيكل استخدام أراضي إقليم المدينة، وتلقي الضوء على تاريخ نمو المدينة وتكوينها.

أولاً: نظرية الحلقات المركزية

Concentric Zone Theory, Ernest Burgess (1925)

وتنص على أن المدن تنمو للخارج وتبدأ الاستعمالات وتتباعدهن بعضها البعض وتتسع تدريجياً في حلقات متداخلة عددها خمس حول المركز تمثل قطاعات نمو المدينة في فترات تاريخية مختلفة. كل حلقة من هذه الحلقات لها مسمى ومرتبة من الداخل إلى الخارج كالآتي (الشكل رقم ١٤):

- والمسارح وغير ذلك من الأعمال التي تسعى إلى التواجد في مكان مركزي من المدينة.
- ٢- منطقة تجارة الجملة والصناعات الخفيفة Whole Light Manufacturing Area: وتشمل مصانع الملابس، والطباعة، والحرف الخفيفة... إلخ.
- ٣- منطقة مساكن ذوي الدخل المنخفض Low-Class Residential Area: وتشمل العمارات السكنية ذات الدخل المنخفض والمساكن الشعبية ومساكن العمال التي عادة تجاور منطقة تجارة الجملة والصناعات الخفيفة.
- ٤- منطقة مساكن العمال ذوي الدخل المتوسط Medium-Class Residential Area: حيث يسكن هذه المنطقة عادة الطبقات متوسطة الدخل.
- ٥- منطقة مساكن ذوي الدخل المرتفع High-Class Residential Area: وتتميز هذه المنطقة بالمساكن الفاخرة ذات الطابع الخاص.

ثالثاً: نظرية المراكز المتعددة

Multiple-Nuclei Theory – C.D. Harris and Edward L. Ullman (1945)

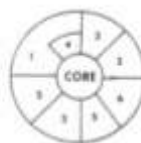
أساس هذه النظرية مبني على عدم وجود نواة واحدة أو مركز واحد في المدينة كما ذكر سابقاً، ولكنها تعتمد على وجود تعدد للمراكز مثل وجود منطقة مركزية للتجارة والأعمال، ومراكز أسواق الجملة، ومراكز الصناعة، وأسواق الضواحي، ومنطقة الجامعة، ومراكز

المواصلات الرئيسية مع وجود مساكن كثيرة تسكنها الطبقات ذات الدخل المتوسط والعالي. ومع نمو تلك الحلقات الخمس في إقليم المدينة فإن ذلك يؤدي إلى غزو كل حلقة إلى الحلقة التي تليها في تتابع وتناسب لدرجة الغزو مع معدل النمو الاقتصادي وسكان المدينة.

ثانياً: نظرية القطاعات

Sector Theory – Homer Hoyt (1939, 1964)

إن نظرية القطاعات هذه تفسر هيكل المناطق السكنية من مختلف المستويات. وتبنى النظرية على أن كل مستوى سكاني يتواجد في قطاع من دائرة sector ممتد من أقصى المدينة إلى أطرافها مع خطوط مواصلاتها، وتفسر أيضاً النظرية التغير الذي يحدث في المدينة نتيجة هجرة كل مستوى سكاني إلى منطقة تالية في نفس القطاع مع نمو المدينة، حيث يتكون إقليم المدينة من خمسة قطاعات يكون لها مركز واحد، ويكون لكل قطاع مسمى خاص به كالتالي (الشكل رقم ١٥):



The Sector Theory, Hoyt, 1934

1. High Rent District
2. Intermediate Rent
3. Low Rent Residences
4. Education and Recreation
5. Transportation
6. Industrial

الشكل رقم (١٥). نظرية القطاعات.

- ١- المنطقة المركزية للأعمال التجارية Central Business District (CBD): وتشمل المكاتب، والفنادق، والمتاجر، والبنوك، والسينما،

٥- منطقة مساكن ذوي الدخل المرتفع High-Class Residential Area : وتشمل المساكن الفاخرة ذات الطابع الخاص.

٦- منطقة الصناعات الثقيلة Heavy Manufacturing Area : وتشمل المصانع الثقيلة مثل مصانع المواسير، والسبائك، والفحم، والحديد والصلب.

٧- منطقة الأعمال والتجارة خارج المدينة Outlying Business District : وتشمل مركزاً آخر للتجارة والأعمال بجانب الموجود بمركز المدينة.

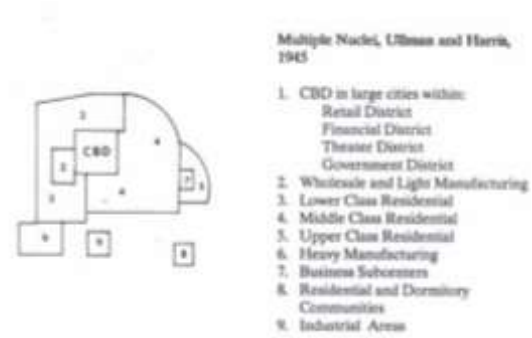
٨- منطقة مساكن الضواحي Residential Suburb : وتشمل المساكن ذات الطابع الخاص التي تتسم بسعة أراضيها نظراً لانخفاض أسعار الأرض في هذه المناطق بالنسبة لسعرها في وسط المدينة.

٩- منطقة صناعات الضواحي Industrial Suburb : وتشمل مركزاً آخر للصناعات يتمركز في الضواحي نتيجة سعر الأرض المناسب والأنشطة المختلفة بجانبها.

وعموماً، فالعوامل التي تؤدي إلى ظهور المراكز المتعددة في المدينة ترجع إلى ارتباط بعض الأنشطة وحاجتها إلى التواجد على مقربة من بعضها البعض مثل وجود الأعمال المهنية والتجارية والبنوك. وكذلك نجد تجمع بعض الأنشطة التي يتم اعتماد مكسبها على بعضها البعض مثل وجود السينما والمسرح والمطاعم والملاهي... إلخ، وكذلك وجود تناقض بين الأنشطة مثل وجود احتياجات

الضواحي، حيث يتكون إقليم المدينة من تسعة مراكز لكل منها مسمى كالتالي (الشكل رقم ١٦):

١- المنطقة المركزية للأعمال التجارية Central Business District (CBD) : وتشمل المكاتب، والمتاجر، والبنوك، والفنادق... إلخ.



الشكل رقم (١٦). نظرية المراكز المتعددة.

٢- منطقة تجارة الجملة والصناعات الخفيفة Whole Light Manufacturing Area : وتشمل المصانع والصناعات الخفيفة.

٣- منطقة مساكن ذوي الدخل المنخفض Low-Class Residential Area : وتشمل المساكن الشعبية والمتاجر الخاصة بها.

٤- منطقة مساكن العمال ذوي الدخل المتوسط Medium-Class Residential Area : وتشمل إسكان ذوي الدخل المتوسط في هذه المساكن مع وجود المتاجر الخاصة بها.



الشكل رقم (١٧). المخطط الهيكلي لمدينة غزة (بلدية غزة، ١٩٩٦م).

ومن الملاحظ بأن مركز الخدمات التجارية والإدارية للمدينة وفي ظل صغر حجم ساحة غزة وعدم قدرتها على استيعاب كل هذه المتطلبات قد أدى إلى تمدد شريطي لمنطقة المركز بموازية شارع عمر المختار والشوارع الموازية وخصوصاً شارع الوحدة يليه شارع الثلاثيني. وهذا بدوره أدى إلى ارتصاص استعمالات الأراضي بموازية هذا المركز الشريطي على شكل قطاعات موازية، ولكن ليست بنفس التناغم وذلك لاختلاف الظروف المحيطة على طرفي هذا المركز الشريطي، حيث إن المنطقة شمال هذا الشريط تحوي كتلاً وكثافة عمرانية ذات طبيعة خاصة واستثنائية مثل مخيم الشاطئ والذي يقع في منطقة أقرب إلى الساحل والذي جاء نتيجة ظروف سياسية قاهرة، حيث إن هذا الموقع كان مؤهلاً لحمل عمران ساحلي يتسم بمميزات أفضل وذا طبيعة ترفيهية ومردود سياحي كما هو الأمر على الطرف الآخر من شارع عمر المختار وعلى الضفة الجنوبية لهذا الشريط. كما أن المنطقة التي تقع شمال هذا الشريط تشمل منطقة

خاصة للصناعات والمخازن التي تتعارض مع طبيعة المناطق السكنية، ويؤدي عادة ارتفاع سعر الأرض في المدينة إلى جذب أو طرد بعض استخدامات الأراضي، ويؤدي ذلك إلى خلق مراكز تجمع على صفحة إقليم المدينة في مناطق الجذب.

(٦) الهيكل العمراني لمدينة غزة

وبالنظر إلى استعمالات الأراضي لمدينة غزة والتي يوضحها المخطط الهيكلي للمدينة (الشكل رقم ١٧) وبالرغم من أن هذا المخطط يرسم الصورة المستقبلية لحالة العمران الغزي وليس مطابقاً بالمطلق لصورة الواقع العمراني الحالي، لكنه يعكس إلى حد بعيد منظومة استعمالات الأراضي في المدينة. والمخطط يوضح بشكل جلي تمدد العمران الغزي من البلدة القديمة باتجاه البحر. وقد شجع هذا التوجه إنشاء التكتلات العمرانية السابقة إلى الغرب من البلدة القديمة سواء حي الرمال في فترة الانتداب البريطاني ومخيم الشاطئ بعد حرب ١٩٤٨م أو حي الشيخ رضوان في فترة الاحتلال الإسرائيلي وما نتج عن ذلك من حركة بندولية من والي البلدة القديمة طلباً للمرافق والخدمات الأرقى التي تتواجد في منطقة الساحة ومحيطها.

المائلة قد قلت أهميتها وأخذت بعداً محلياً، حيث إن الربط الإقليمي في عصر السيارة والمركبات الحديثة أصبح يتم بواسطة شارع صلاح الدين وامتداداته الموصلة للمعابر البرية للقطاع.

مما سبق فإن تركيبة استعمالات الأراضي لمدينة غزة بتأثير المركز تأخذ طابعاً خاصاً يمكن أن يعبر عنه بنموذج جديد يمكن أن يطلق عليه "نظرية الأشرطة المتوازية" (الشكل رقم ١٨)، وهي نظرية شبيهة بنظرية الحلقات المركزية مع الفارق في أنه في نظرية الحلقات المركزية يكون شكل المركز حلقياً وبالتالي تتجمع حوله الوظائف المختلفة لاستعمالات الأراضي ضمن نطاقات دائرية، أما بالنسبة للنظرية الجديدة فإن المركز في هذه الحالة شريطي الشكل (متعامد على خط الساحل) حيث تتمركز الفعاليات التجارية والإدارية والخدمات المتوفرة على جوانب الطرق الرئيسية المتعامدة الآتفة الذكر والمناطق المتاخمة لها والتي تتوسط الهيكل العمراني للمدينة، وبالتالي فإن الوظائف الأخرى لاستعمالات الأراضي ترتص حول هذا المحور بشكل موازٍ من الناحيتين وبشكل أقرب إلى التماثل. ولقد كان للشريط الساحلي دور مهم في تشكيل هذا النموذج فالشريط التجاري وهو المحور الأساسي لتشكيل هذه الأشرطة قد تشكل بدوره بفعل قوي جذب البحر له فجاء هذا المحور متعامداً على الخط الساحلي ليشكل وسيلة الربط الأقصر والأفضل للتجمعات العمرانية على ضفافه لكي يصل فيما بينها ويربطها جميعاً بالبحر.

الشيخ رضوان ذات الكثافة العالية يليه عمران لا يتقطع يلحم مدينة غزة بمدينة جباليا وبيت لاهيا ويحرف ثقل المدينة إلى الشمال من هذا الشريط، مع أن النمو اللاحق لتجمعات عمرانية جديدة إلى الجنوب من هذا الشريط وخصوصاً في منطقة تل الهوى ومدينة الزهراء قد أخذ يعيد بعضاً من التوازن لهذا المحور. أما بالنسبة لمركز المدينة فإن النمو التاريخي للمناطق العمرانية، والذي جاء في كثير من الأحيان مفصلاً عن السياق الطبيعي لنمو مركز المدينة الأم في محيط البلدة القديمة، قد شجع على إيجاد مراكز أخرى داعمة للمركز الرئيسي وإن كانت أقل من حيث الأهمية ومستوى الخدمات المقدمة سواء في منطقة الشيخ رضوان أو مخيم الشاطئ وغيرها. كذلك فإن اختلاف الوظائف قد ساعد على تنوع المراكز وتكاملها، حيث نشهد مركزاً ذا طبيعة تجارية وإدارية قريباً من الساحة، ومركزاً ذا نكهة ترويجية وخدمانية بالقرب من ساحة الجندي المجهول، ومركزاً ذا وظيفة تعليمية وثقافية بالقرب من أرض الكتبية وهكذا.

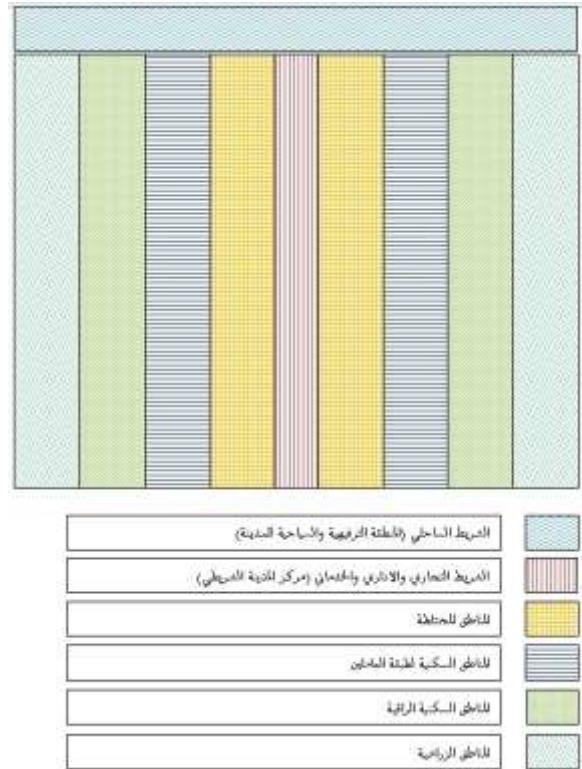
كذلك من الملاحظ أن هناك ميلاً أكبر لشبكة الخطوط المستقيمة والمتعامدة كلما اقتربنا من ساحل البحر، بينما يلاحظ قدر أكبر من المرونة في المناطق الشرقية، حيث تظهر بعض المسارات القطرية المائلة التي تذكر بالطرق البرية التي امتدت باتجاه الشرق والتي كانت توصل المدينة بالأقاليم المحيطة والتي خلقت نظاماً أقرب إلى المركزي للمدينة في العصور الرومانية والبيزنطية. ومن الملاحظ بأن هذه الممرات

الرئيسية لها. وترتص المناطق السكنية بالتوازي حول المركز الشريطي للمدينة، والذي يحوي المحور الخدماتي الذي يغذي سكان المناطق السكنية المحيطة، ويعتبر العمود الفقري الذي يستقطب العمران واستعمالات الأراضي على جانبيه بشكل متكافئ، وكلما بعدنا عن هذا المحور من المفترض أن تنخفض الكثافات البنائية متيحةً بذلك لنشوء مناطق الإسكان الأكثر رقياً في تخوم المدينة وبالقرب من المناطق الزراعية، حيث إن نمط السكن المنفرد في هذه المناطق يتطلب مساحات أكبر وحدائق لصيقة بالمباني، كما أن الفئة الاجتماعية ذات الدخل المرتفع نسبياً، والتي تقطن غالباً هذه المناطق تسعى إلى الهدوء والراحة في ظل مقدرة على امتلاك وسائل المواصلات المناسبة التي تصلها بمناطق العمل والترفيه. ويمكن الإشارة للنقاط التالية:

- هناك تأثير للبلدة القديمة وتراثها العمراني والتي عادةً ما تبدأ من نقطة بعيدة عن الساحل، ولكن هذه المنطقة وبما تشكله من مردود سياحي وبؤرة حضارية قد تؤدي إلى انتفاخ وتأثير حلقي محدود في محيط البلدة القديمة، كون المركز الشريطي الحالي بمحاذاة شارع عمر المختار أصبح أكثر تأثيراً في هيكله عمران المدينة. كذلك فإن الوسط الجغرافي لهذا لشريط التجاري وكونه يتوسط الكثافات السكنية المحيطة قد يشكل زخماً وانتفاخاً إضافياً لهذه الفعاليات.

(٧) نظرية الأشرطة المتوازية

كما يظهر في الشكل رقم (١٨) فإن نظرية الشرائط المتوازية جاءت لتوضح دور البحر كمحدد لتشكيل استعمالات الأراضي والهيكل العمراني للمدن الساحلية، وتبعاً لهذه النظرية فإن المناطق الوظيفية المختلفة المكونة للمدينة تتشكل على هيئة شرائط متوازية تتعامد جميعاً على الشريط الساحلي،



الشكل رقم (١٨). نظرية الأشرطة المتوازية (الباحث).

والذي يشكل متنفساً لسكان المدينة الساحلية بما يحتويه من مناطق استجمام وترويجاً يشكل البحر نقط الجذب

من الملاحظ بأن مدن القطاع الأخرى ومنظومة العمران وشبكة الطرق فيها قد تأثرت أيضاً بالبحر، وكان هذا التأثير واضحاً على المستوى الإقليمي في التقسيم الإداري لمحافظة غزة (الشكل رقم ١٩) والذي يأتي ضمن منظومة خطوط أقرب إلى الاستقامة والتعامد على خط الساحل والتي تأتي في كثير من الأحيان كانعكاس وتوازي لشبكة الطرق الموجودة في المنطقة. الحدود الوحيدة التي لا تأتي ضمن هذا الإطار هي الفاصلة بين محافظة غزة والمحافظة الوسطى حيث يشكل وادي غزة بانحناءاته العضوية حداً طبيعياً بين المحافظتين.

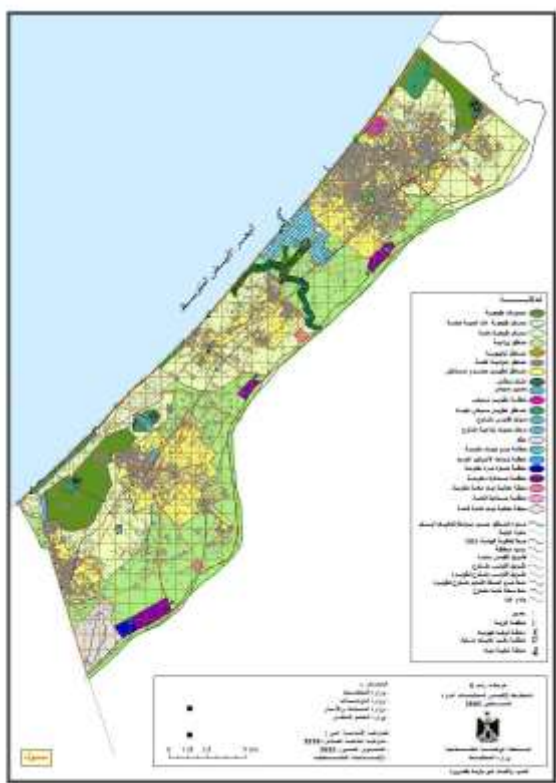


الشكل رقم (١٩). الحدود الإدارية لمحافظة قطاع غزة (MOPIC, 1998).

كما أن التباعد عن خط البحر وتأثيره على القيمة الاستثمارية للأراضي والتي في كثير من الأحيان تقل كلما ابتعدنا عن الشاطئ، قد يرافقه فعالية أقل للشرائط المتوازية كلما ابتعدنا عن خط البحر. النظرية لا تأخذ بعين الاعتبار الظروف المحلية الخاصة لمدينة غزة مثل الطبوغرافية والتكوين الجيولوجي للتربة ومقومات التنمية الاقتصادية والتي تميل أكثر إلى التربة الرملية المنبسطة في الغرب ويشجع أكثر على تعمير المناطق الساحلية، بينما تتجه التربة إلى الطينية في المناطق الشرقية التي تقترب أيضاً من الخط الأخضر؛ مما يؤدي إلى انخفاض كثافة العمران في هذه المناطق وتغليب الاستخدام الزراعي والصناعي. كما أن هذه النظرية لا تأخذ بعين الاعتبار أيضاً ظروفاً خاصة مرت بها المدينة وأدت إلى نشوء مخيم للاجئين بجوار الشاطئ تماماً، في منطقة كان يمكن أن يغلب عليها الطابع الاستجمامي المرتبط بالساحل.

لذلك فإن هذه النظرية جاءت لتوضح الدور الطاعني الذي يلعبه البحر في تشكيل استعمالات الأراضي للمدن الساحلية، مع علمنا بتداخل عوامل محلية وموضوعية أخرى قد تجعل هذا النموذج أقل انضباطاً حسب خصائص المنطقة والمتغيرات التي أمت بها في الحقب التاريخية المختلفة.

(٨) المنظور الإقليمي لمدينة غزة



الشكل رقم (٢٠). المخطط الإقليمي لمحافظة غزة (MOPIC, 1998).

كما يلاحظ بأن شبكة الطرق الإقليمية (الشكل رقم ٢١) تسير في مجملها على نفس النهج في التوازي أو التعامد على الشريط الساحلي، ويظهر جلياً موازاة طريق صلاح الدين، وهو الشارع الإقليمي الرئيسي الذي يربط مدن القطاع، لخط الساحل، كما ويظهر في المخطط منظومة شبكة المستوطنات الإسرائيلية السابقة وهي المنظومة الوحيدة المغلقة على نفسها نتيجةً للاحتياطات الأمنية التي كانت تحيط قوات الاحتلال مستوطناتها بها.

كما يظهر من المخطط الإقليمي المقترح (الشكل رقم ٢٠) طبيعة استخدامات الأراضي التي توضح استقطاب العمران الغزي نحو البحر والمناطق التي تقع غرب شارع صلاح الدين. ومما لا شك فيه فإن نوعية التربة الرملية التي تقع غرب الشارع وتلاءم بشكل أفضل متطلبات الإنشاء تشجع العمران في هذه المنطقة، بعكس المناطق التي تقع شرق الشارع وتزداد فيها نسبة التربة الطينية ويغلب عليها الطابع الزراعي في كثير من الأحيان. ومع ذلك فإن هذا التمدد العمراني نحو الساحل لا يجب أن يجد من رغبة المخطط الإقليمي على الإبقاء على مناطق الكثبان الرملية المتبقية في جنوب وشمال القطاع كمحميات طبيعية ومحقق للمياه الجوفية ومنتفس لأهالي القطاع. ولا شك بأن هذا يستدعي نقل العمران المستقبلي إلى مناطق أقل جودة من الناحية البيئية وخصوصاً في المناطق الشرقية لمدينة خان يونس تحقيقاً لرغبة المخطط الإقليمي لزيادة مركزية المدينة وتخفيف الأعباء عن الهيكل العمراني لمدينة غزة، خصوصاً وأن شريط القطاع الساحلي يتوسع عند هذه النقطة ويصبح شارع صلاح الدين في منطقة وسطية بالنسبة للمقطع العرضي للقطاع.

(٩، ١) مدينة يافا/تل أبيب

تقع مدينة يافا/تل أبيب في قلب المنطقة الأكثر تحضراً في فلسطين المحتلة، بين نتانيا شمالاً واسدود جنوباً، ويبلغ عدد سكان المدينة حوالي ٣٦٠ ٠٠٠ نسمة، وتمثل المدينة في الوقت الحالي مركز المال والأعمال. ومدينة يافا/تل أبيب تتألف من مجموعات سكانية متنوعة، وقد تزايد عدد السكان بشكل ملحوظ نتيجة هجرة الإسرائيليين من دول أخرى وجلب العمال من دول العالم إلى المدينة، وهم يقطنون في وسط المدينة بالقرب من أماكن عملهم في منطقة مركز الأعمال (TAY, 2004).

(٩، ١، ١) الهيكل العمراني وشبكة الطرق

تعد الظروف الاقتصادية والاجتماعية في مدينة تل أبيب/يافا أفضل مما هي عليه في أي منطقة أخرى في فلسطين المحتلة، وتنشأ هذه الفوارق بسبب تفاوت الدخل وفرص العمل. وتعد المناطق السكنية في الشمال أحسن حالاً من الجنوب حيث تعاني اضطراباً أقل بالنسبة لاستخدامات الأراضي التي تميل في معظمها إلى الاستخدام الإداري والتجاري والثقافي بالإضافة إلى التعليم، بينما في الجنوب تحتل المناطق السكنية بالاستخدام الصناعي والتي تسبب الكثير من المشاكل البيئية (TAY, 2004).

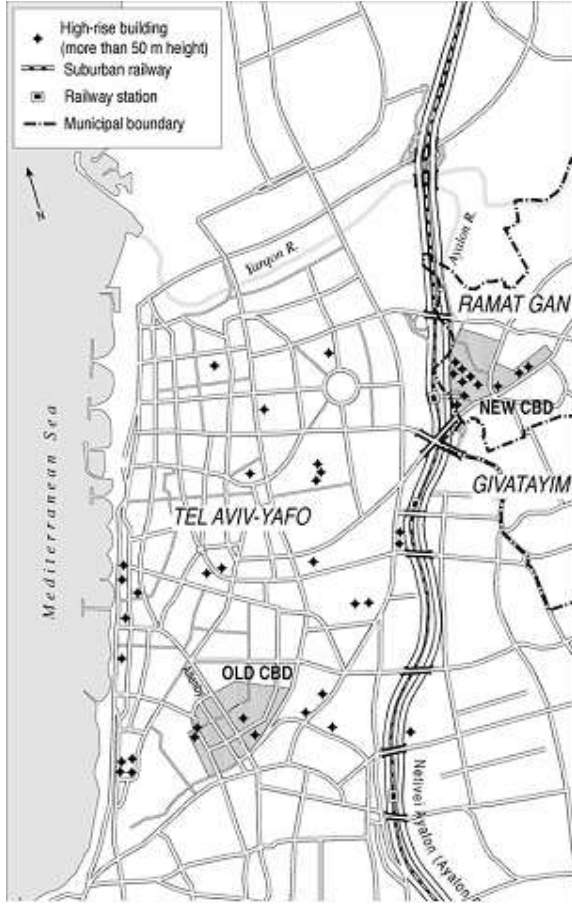
وتوجد منطقة الأعمال المركزية للمدينة في المنطقة الجنوبية من تل أبيب. وقد تطورت هذه المنطقة بشكل ثابت ومنتظم، لتصبح المركز الإداري والمالي للمنطقة



الشكل رقم (٢١). المخطط الإقليمي لمحافظة غزة (MOPIC, 1998).

(٩) دراسة تحليلية مقارنة لمدن ساحلية مشابهة (محيسن، ٢٠١٢م)

في محاولة لاستكشاف مدى تطابق الهيكل العمراني لمدينة غزة مع مدن مشابهة، تم اختيار مدينتين لهما قواسم مشتركة مع مدينة غزة كحالات دراسية، حيث تشترك المدينتان مع مدينة غزة ببعض الخصائص كونها مدن ساحلية أو كونها تعد مركزاً للإقليم. لذلك تم اختيار مدينة يافا/تل أبيب ومدينة الإسكندرية مع تسليط الضوء على علاقة استعمال الأراضي وشبكة الطرق بالساحل.



الشكل رقم (٢٢). المركز الأول الرئيس للأعمال والمركز الثاني وعلاقتها بشبكة الطرق الرئيسية والإقليمية

(Shachar and Felsenstein, 2002).

الحضرية، وهي تعتبر عصب الاقتصاد الإسرائيلي برمتها حتى هذا الوقت. وتوجد منطقة أعمال أخرى خارج نفوذ مدينة تل أبيب في منطقة كانت مخصصة من قبل للمصانع والورش (الشكل رقم ٢٢)، وهذا الموقع له ميزة وذلك لقربه من الطرق الرئيسية السريعة وخاصة الطريق رقم (٢) والذي يعتبر العمود الفقري لشبكة الطرق في المنطقة بأكملها (Shachar and Felsenstein, 2002).

وترتبط المدينة بباقي المدن المجاورة بواسطة طريق إقليمي بالإضافة إلى خط سكة حديد، ويوضح الشكل رقم (٢٢) المدينة وعلاقتها الحضرية بالإضافة إلى شبكة الطرق والمواصلات الإقليمية، حيث من الملاحظ بأن الطرق الإقليمية تتوازي بشكل عام مع الشريط الساحلي وإن كانت هذه الموازية لا تتماشى تماماً مع خط الساحل خصوصاً كلما بعدنا عن البحر حيث يضعف تأثيره بعد المنطقة العمرانية عن الساحل.

أما الشكل رقم (٢٣) فيوضح شبكة الطرق والمواصلات المحلية داخل المدينة، للجزء الشمالي من وسط المدينة ذي التخطيط الشبكي المنتظم، حيث يلاحظ أن خطوط المواصلات في مجملها أقرب إلى التوازي والتعامد مع الخط الساحلي، في حين أن مناطق أخرى من المدينة لا تظهر بهذا الاتساق مع خط الساحل

عمرانية مأهولة وهي تمثل نسبة ٧٢٪ تقريباً من مساحة المدينة (GOPP, 2007).

خصوصاً تلك المناطق من المدينة الأقرب إلى التخطيط العضوي غير المنتظم أو تلك الأكثر بعداً عن البحر.

(١, ٢, ٩) الهيكل العمراني وشبكة الطرق

تنقسم مدينة الإسكندرية إلى ستة أحياء هي: (حي المنتزه، حي شرق، حي وسط، حي الجمرك، حي غرب، حي العامرية) كما هو موضح بالشكل رقم (٢٤). وتعتبر مدينة الإسكندرية من المدن التي تتميز بوجود نشاط زراعي مميز رغم إنها إحدى المحافظات الحضرية. وللنشاط الصناعي أهمية كبيرة في المنطقة حيث أصبحت الصناعة هي الحرفة الرئيسية والأساسية والتي تستحوذ على أكبر نسبة من العاملين وربما يرجع ذلك لقدم النشاط الصناعي في الإسكندرية فضلاً عن وجود مينائي الإسكندرية والدخيلة.



الشكل رقم (٢٣). التخطيط التفصيلي لوسط المنطقة الشمالية (Mehaffy et al., 2010).

(٢, ٩) مدينة الإسكندرية

تقع المدينة في جمهورية مصر العربية وتمتد شريطياً على ساحل البحر الأبيض المتوسط على طول ٧٠ كم، وبلغ حجم سكان مدينة الإسكندرية حسب إحصائيات عام ٢٠٠٧م حوالي ٤ مليون و ١٩٩ ألف نسمة، وتعتبر هي المدينة الثانية من حيث عدد السكان على مستوى الجمهورية. وتعتبر مدينة الإسكندرية عاصمة محافظة الإسكندرية وتنحصر رقعتها بين شاطئ البحر الأبيض المتوسط شمالاً وبحيرة مريوط جنوباً. وتبلغ مساحة المدينة ٢٢٩٩,٩٧ كم^٢ منها حوالي ١٦٥٥,٩٧ كم^٢ هي مناطق



الشكل رقم (٢٤). التقسيم الإداري لمدينة الإسكندرية (GOPP, 2007).

النموذج التخطيطي للطرق الرئيسية هو الشبكة الطولية والعرضية، والطرق الرئيسية الطولية الموازية لشاطئ البحر لها الأولوية بالنسبة لدورها كمحاور للحركة ثم تليها الطرق العرضية المتعامدة

ولقد روعي في الطرق الرئيسية العرضية والمتعامدة على البحر أن تكون مخترقة للمدينة بشكل كامل كلما أمكن ذلك، وأن ترتبط بها أكبر عدد من الطرق الطولية، وقد روعي أيضاً أن ترتبط الطرق الرئيسية بالطرق الدائرية الخارجية للمدينة من الجنوب وطريق الكورنيش من الشمال (دائرة التخطيط، ٢٠٠٥م).

وقد روعي في إستراتيجية تخطيط الطرق أن تكون خدماتها متكافئة على مناطق الاستعمالات المختلفة بالمدينة فقد تم ربط الشواطئ بالمناطق السياحية والمناطق السكنية وكذلك ربط المناطق السكنية بمراكز العمل والصناعة وربط منطقة الميناء بمدخل المدينة ومناطق التخزين والمناطق الحرة والميناء النهري على القناة الملاحية.

(١٠) مقارنة بين المؤشرات العمرانية

لا شك بأن المقارنة السابقة قد كشفت عن علاقة واضحة للمدن الساحلية بالبحر، وخصوصاً فيما يتعلق بارتباط شبكة الطرق في المناطق الساحلية بخط البحر، حيث لوحظ بأن النموذج الشبكي للتخطيط في المناطق الساحلية يتجه في الكثير من الأحيان إلا التوازي أو التعامد مع خط الساحل، وتكون هذه العلاقة أوضح ما يكون في المناطق المنبسطة والقريبة من الشاطئ ويقل تأثير البحر كلما بعدت المناطق العمرانية عنه. ولعل ارتصاص

عليها وتليها الطرق الثانوية وأخيراً الطرق المحلية (دائرة التخطيط، ٢٠٠٥م).

وترتبط مدينة الإسكندرية بباقي المحافظات الأخرى بشبكة طرق إقليمية (طريق القاهرة-الإسكندرية الزراعي، طريق القاهرة-الإسكندرية الصحراوي، طريق الإسكندرية-مطروح، طريق الإسكندرية-إدكو-رشيد، الطريق الدولي الساحلي). وتأخذ شبكة الطرق الحضرية داخل مدينة الإسكندرية الشكل الشريطي، وتتكون من مجموعة من الطرق الطولية والعرضية، ويخدم المدينة شريانان طوليان رئيسيان (شرق/غرب) هما طريق الكورنيش وطريق الحرية، ويخدم غرب المدينة شريان واحد فقط وهو شارع المكس، ويربط شرق المدينة بغربها شارع الباب الأخضر وشارع السبع بنات، وكلاهما اتجاه واحد يتحرك ترام المدينة في منتصفيهما في الاتجاهين، ولا يوجد إلا طريق عرضي رئيسي واحد يمر بكامل عرض المنطقة الحضرية وهو طريق قناة السويس علاوة على بعض المحاور الفرعية الأخرى خارج المنطقة الحضرية، ويحيط بالمدينة محور رئيسي هو الطريق الدولي الساحلي (الشكل رقم ٢٥).



الشكل رقم (٢٥). شبكة الطرق والمواصلات في المدينة (دائرة التخطيط، ٢٠٠٥م).

الجدول رقم (٢). مقارنة بين المؤشرات العمرانية لمدينة غزة ومدينتي يافا/تل أبيب والإسكندرية (محيسن، ٢٠١٢م).

مدينة غزة	مدينة الإسكندرية	مدينة يافا / تل أبيب	
نسب استعمالات الأراضي			
الاستعمال السكني	٪٣٣	٪٣١	٪٥٣,٣
الاستعمال الزراعي	٪٢٨	٪٢	٪٢٢,٨
الاستعمال الصناعي	٪١٣,٦	٪٧	٪٤,٧٦
المناطق الخضراء والمفتوحة	٪٢,١	٪٢٠	٪٠,٦
طرق ومواصلات	٪٢٠,٨	٪٢٥	٪١١,٧٣
الكثافات السكنية			
تختلف الكثافة السكنية في مدينة غزة من حي إلى آخر حيث تصل الكثافة السكنية في المراكز والمحافظات حيث يلاحظ ارتفاع الكثافة السكنية وترتفع وتصل الجديدة عالية نسبياً وتصل إلى ٤,٣ وحدة/دونم قياساً بالمعدل المديني الذي يبلغ ٣,٢ وحدة/دونم. وتصل الكثافة السكنية في المدينة حوالي ٦ وحدات سكنية بكل وحدة/دونم.	تختلف الكثافة السكنية في مدينة غزة من حي إلى آخر حيث تصل الكثافة السكنية في المراكز والمحافظات حيث يلاحظ ارتفاع الكثافة السكنية وترتفع وتصل الجديدة عالية نسبياً وتصل إلى ٤,٣ وحدة/دونم قياساً بالمعدل المديني الذي يبلغ ٣,٢ وحدة/دونم. وتصل الكثافة السكنية في المدينة حوالي ٦ وحدات سكنية بكل وحدة/دونم.	تختلف الكثافة السكنية في مدينة غزة من حي إلى آخر حيث تصل الكثافة السكنية في المراكز والمحافظات حيث يلاحظ ارتفاع الكثافة السكنية وترتفع وتصل الجديدة عالية نسبياً وتصل إلى ٤,٣ وحدة/دونم قياساً بالمعدل المديني الذي يبلغ ٣,٢ وحدة/دونم. وتصل الكثافة السكنية في المدينة حوالي ٦ وحدات سكنية بكل وحدة/دونم.	تختلف الكثافة السكنية في مدينة غزة من حي إلى آخر حيث تصل الكثافة السكنية في المراكز والمحافظات حيث يلاحظ ارتفاع الكثافة السكنية وترتفع وتصل الجديدة عالية نسبياً وتصل إلى ٤,٣ وحدة/دونم قياساً بالمعدل المديني الذي يبلغ ٣,٢ وحدة/دونم. وتصل الكثافة السكنية في المدينة حوالي ٦ وحدات سكنية بكل وحدة/دونم.

العمران المجاور على هيئة صفوف مطلة على الساحل يسمح لها برؤية أفضل للمناظر البحرية المفتوحة والتمتع بجمال البيئة الشاطئية، كما يسمح هذا الارتصاص باختراق شوارع المدن المحلية لهذه المناطق الساحلية بشكل متعامد تقريباً على خط الساحل؛ مما يشجع على تغلغل النسيم العليل القادم من البحر وخصوصاً في فترات الصيف وتلطيف الأجواء بالمناطق العمرانية المجاورة ذات الرطوبة النسبية العالية. ويؤكد هذا التوجه تعلق المناطق العمرانية بالساحل كعنصر جذب أساسي سواء من النواحي البيئية أو للتنقل أو للاستجمام (الجدول رقم ٢).

ونلاحظ هنا بأن مدينة غزة تحتاج إلى إستراتيجية لتطوير بعض القطاعات التي تعاني من القصور الملحوظ في المدينة مثل قطاع الإسكان بحيث تحد من النمو الأفقي حيث إن نسبة المساحة السكنية عالية نسبياً بالنسبة للاستعمالات الأخرى. كذلك المدينة بحاجة إلى تفعيل قطاع الصناعة للحد من البطالة ورفع المستوى الاقتصادي، بالإضافة إلى زيادة الرقعة الخضراء لعمل خلخلة في العمران الحضري وتطوير المناطق السياحية الساحلية والحد من الزحف العمراني باتجاه الشاطئ. كما أن شبكة المواصلات بحاجة إلى مراعاة أكبر للتدرج الهرمي والربط المناسب للاستخدامات المختلفة وتحسين مستوى المرافق والخدمات العامة على مستوى المدينة.

(١١) الخلاصة

لاستعمالات أرض المدينة فمن الملاحظ بأن خصوصية المدينة وارتباطها بالبحر قد باعد بينها وبين الأنماط المعتادة، حيث إن امتداد المدينة باتجاه البحر قد أدى إلى امتداد شريطي للمركز بنفس الاتجاه، ولكن ميل الأحزمة العمرانية للارتصاص بموازاة هذا المحور بشكل متناغم على جانبيه قد أضعفه المعطيات المختلفة للمناطق شمال وجنوب هذا المحور.

كذلك من الملاحظ أن منظومة انتشار العمران في محافظات غزة المختلفة تدل بشكل واضح على استقطاب العمران الغزي نحو البحر، كما يلاحظ بأن شبكة الطرق الإقليمية تسير في مجملها على نفس النهج في التوازي أو التعامد على الشريط الساحلي، حيث وفرت الطرق المتعامدة على الساحل في هذه المنظومة ممرات مناسبة لخلخلة الرياح السائدة الشمالية الغربية القادمة من البحر داخل المناطق العمرانية مما له أكبر الأثر في تلطيف الأجواء الحارة الرطبة في فصل الصيف، وكذلك تعمل هذه الطرق على وصل السكان بمناطق الاستجمام والترفيه المتاخمة للشاطئ بأقصر السبل وتأكيد التحام كتل العمران الساحلي بنقطة الجذب الرئيسية والعنصر الطبيعي الأهم ألا وهو البحر خصوصاً وأن هذا الشريط الساحلي هو الملاذ الوحيد للسكان في فصل الصيف. وتجدر الإشارة إلى أن أثر البحر يظهر جلياً أيضاً من توجيه الخرائط المستخدمة للقطاع والتي يأتي البحر دائماً في أعلاها؛

كما سبق يتضح بأن مدينة غزة نمت متاخمة للطريق الساحلي والذي كان يخدم كطريق تجاري رئيسي يربط بين مصر وبلاد الشام. وقد توثقت علاقة المدينة بالبحر في العصر الإغريقي القديم، حيث أنشئ في هذه الفترة شمال غرب المدينة ميناء الأنثيدون برابط قوي بينه وبين المدينة فقد أهميته بزوال الميناء. وبداية نشوء مدينة غزة ارتبط بالأساس بموقع البلدة على تلة مرتفعة في العصر الإغريقي القديم لتوفير عنصر الأمان للمدينة. ومن الملاحظ بأن المدينة التي نشأت بعيدة نسبياً عن شاطئ البحر لدواعي دفاعية قد نمت على مر العصور باتجاه يقربها من البحر، إلى أن تلاحمت معه، خصوصاً بعد أن أزال المدينة السور الذي لفها لعهد عديدة وخاصة بعد أن قلت أهميته من الناحية الأمنية، وبالتالي عاد البحر ليلعب دوره كنقطة جذب أساسية للعمران الغزي. ولقد اتجه العمران نحو البحر باحثاً عن أقصر السبل مفرزاً المسالك الأساسية المتعامدة على خط الساحل والتي كانت مرتكزات لنظام الشبكة المتعامدة التي استخدمت بكثرة في العهود المختلفة التي مرت بها المدينة، وكانت محصلتها منظومة طرق يغلب عليها التعامد والموازاة لساحل البحر. كما يلاحظ بأن الطرق المتعامدة على البحر تلعب دوراً هاماً على المستوى المحلي، بينما تسهم الطرق الموازية للبحر وخصوصاً الشارع الساحلي وشارع صلاح الدين على ربط أفضل للمدينة بالمناطق المجاورة. أما بالنسبة

العارف، عارف. تاريخ غزة. القدس: مطبعة دار الأيتام الإسلامية، (١٩٤٣م).

المبيض، سليم عرفات. غزة وقطاعها. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، (١٩٨٧م).

المبيض، سليم عرفات. النقود العربية الفلسطينية وسكتها المدنية الأجنبية. القاهرة: الهيئة العامة للكتاب، (١٩٩٠م).

المبيض، سليم عرفات. البنايات الأثرية والإسلامية في غزة وقطاعها. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، (١٩٩٥م).

محسن، عبدالكريم حسن. "الطابع المعماري والعمراني لمدينة غزة". رسالة ماجستير، جامعة الأزهر، القاهرة، جمهورية مصر العربية، (٢٠٠٠م).

محسن، عبدالكريم، وداود، حسام الدين. "الملامح العمرانية لمدينة غزة الكنعانية". ورقة عمل، جامعة شبرا، فرع الزقازيق، جمهورية مصر العربية، (٢٠٠٥م).

المنسي، يوسف محمود. "المعايير التخطيطية والتصميمية للمنشآت العلاجية بقطاع غزة". رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، القاهرة، جمهورية مصر العربية، (٢٠٠٣م).

ثانياً: المراجع الأجنبية

GOPP. Alexandria City Development Strategy, Documentation of the Process and Results 2004-2007, Egypt, (2007).

Guillaume, Benoit and Aline, Comeau. A Sustainable Future for the Mediterranean: The Blue Plan's Environment and Development Outlook. London: Earthscan, (2005).

كما يساعد الناظر على الربط الذهني للأماكن بشكل أفضل مقارنةً بموقع البحر.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

أمل يحيى محيسن. "إستراتيجيات التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة". رسالة ماجستير بإشراف الدكتور فريد القيق والدكتور نادر النمر، قسم الهندسة المعمارية، الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين، (٢٠١٢م).
بلدية غزة. المخطط التفصيلي للبلدة القديمة. فلسطين: بلدية غزة، (١٩٩٦م).

داود، حسام الدين. "الحفاظ على الموروث الثقافي الفلسطيني للمنشآت التاريخية بقطاع غزة". رسالة ماجستير، جامعة الأزهر، القاهرة، جمهورية مصر العربية، (٢٠٠٥م).

دائرة التخطيط. التخطيط الشامل للإسكندرية. محافظة الإسكندرية، جمهورية مصر العربية: دائرة التخطيط، (٢٠٠٥م).

الدباغ، مصطفى مراد. بلادنا فلسطين. بيروت: دار الطليعة، (١٩٩٦م).

سكيك، إبراهيم خليل. غزة عبر التاريخ. الجزء الأول، القاهرة: الهيئة العامة للكتاب، (١٩٨٠م).

صالحه، رائد أحمد. مدينة غزة: دراسة في جغرافية المدن. غزة: مطبعة الرنتيسي، (١٩٩٧م).

- Papatheochari, Dora.** "Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration." Laboratory of Environment and Spatial Planning, University of Thessaly, published by EDP Sciences, (2011).
- Shachar, Arie and Felsenstein, Daniel.** Globalization Processes and Their Impact on the Structure of the Tel Aviv Metropolitan Area. (2002).
- T.A.Y. Municipality.** "Tel Aviv Yafo City Profile: Main Issues." Strategic Planning Unit, (2004).
- Vallega, Adalberto.** "Urban Waterfront Facing Integrated Coastal Management." *Ocean and Coastal Management*, Vol. 44, No. (5), (2001), 398-400.
- Mehaffy, Michael; Porta, Sergio; Rofe, Yodan and Salingaros, Nikos.** "Urban Nuclei and the Geometry of Streets: The 'Emergent Neighborhoods' Model." *Urban Design International Journal*, Vol. 15, No. (1), (2010), 22-46.
- Ministry of Planning and International Cooperation (MOPIC).** *Gaza City Structural Plan*. Palestine: MOPIC, (1995).
- Ministry of Planning and International Cooperation (MOPIC).** *Regional Planning of Gaza Governorates*. Palestine: MOPIC, (1995).
- Ohio State University (OSU).** "Patterns of Urban Growth." Available at: <http://www.newark.osu.edu/rklingensmith/unit-edstates>, (2011).

Sea Impact on the Urban Growth of Gaza City

Farid Alqeeq

Department of Architecture, Faculty of Engineering, Islamic University at Gaza

(Received 06/12/1432H.; accepted for publication 22/08/1433H.)

Keywords: Urban planning, Urban development, Structure planning, Gaza history.

Abstract. Urban structure in Gaza Strip in general, and in Gaza city in particular, has been influenced by its location on the Mediterranean Sea coastal zone. This involves the road network and the nature of the land-use of the different functional zones in the city. The paper highlights the influence of the sea on the urban growth of the city in the different stages of its urban development throughout the history. The urban development of the city has faced many challenges that adversely affected its urban structure. The paper will analyze the current urban structure of the city and will illustrate the effect of the coastal line on the road system and neighborhoods constituting the city. The study reveals the impact of the sea on changing the urban pattern growth of the city land-use from concentric zones into parallel sectors. It is aimed that the study will result in a deeper understanding of the factors contributed in developing the city urban configuration. This will help to correctly inform the further urbanization process of the city and the development of its urban structure in a way that takes into consideration the location of the city as a coastal area. This will lead to a better understanding of the sea impact as one of the main aspects which influence the growth of the city, since the study concluded that there is a clear impact of the sea on the city urban structure.