مجلة جامعة الملك سعود، م٢٢، العمارة والتخطيط (٢)، ص ص ١٦٧-١٨٧، الرياض (٢٠١٠م/١٤٣١هـ)

تحولات الديناميكية الحضرية الداخلية لمدينة باتنة في ظل ازدهار أنشطتها التجارية

نور الدين عنون

أستاذ مساعد مكلف بالدروس، تخصص التهيئة العمرانية،

قسم علوم الأرض، كلية العلوم، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر

noro01975@yahoo.fr

(قدم للنشر في ١٤٣٠/٢/٢٥هـ؛ وقبل للنشر في ١٤٣١/٧/٢هـ)

الكلمات المفتاحية: باتنة، المركزية التجارية، البنية التجارية، الديناميكية الحضرية، مجال النفوذ.

ملخص البحث. شهدت المجالات الحضرية بالجزائر، خلال العشرية الأخيرة، تحولات كبيرة نتيجة التحول الجذري لمسار السياسة العليا للبلاد، بدخولها في نظام اقتصاد السوق. ومن سمات هذا التحول، الكم الهائل من المبادرات الفردية التي قامت بتشغيل أموال ضخمة في الأنشطة الحضرية المختلفة، والتي من أكثرها استقطابا الأنشطة التجارية، وهو ما تؤكده الإحصاءات الرسمية لعدد السجلات التجارية المقيدة، حيث تضاعف عدد أصحاب المحلات التجارية خلال هذه الفترة المتوافقة مع فترة الانفتاح على اقتصاد السوق. ونظراً لكون الاستخدامات التجارية تلعب دوراً في تنظيم الديناميكية الإقليمية، نتيجة لتخصص بعض المدن في نشاطات تجارية معينة، فهي أيضاً إحدى العناصر الأساسية والضرورية في استمرار الحياة الحضرية بين الأحياء، من خلال قدرتها على تنظيم تدفقات الزبائن، حسب تأثير قوى الجذب التجاري لكل حي التي تزيد شدتها بزيادة تخصص البنية التجارية لهذا الحي.

مدينة باتنة، التي نشأت في عهد الاحتلال الفرنسي هي إحدى أهم المدن الداخلية. تتميز بموقعها الوسطي على سطح منبسط، أُنشئت لهدف أساسي هو تمكين المستعمر الفرنسي من إحكام سيطرته ومراقبته للمجال الرابط بين السهول العليا القسنطينية في الشمال، وبين إقليم واحات الزيبان في الجنوب. أصبحت بعد مرور ١٥٠ سنة مدينة كبيرة يسكانها ما يزيد عن ٢٤٠ ألف نسمة. وقد أضحت الوظيفة التجارية من بين أهم وظائفها الجهوية. خاصة وأن سكانها بمختلف مستوياتهم الاجتماعية، بسبب تنوع أنماط سلوكهم الاستهلاكي، وعاداتهم في التسوق، زادوا في ازدهار هذه الوظيفة، وخير دليل على ذلك، حجم الاستخدامات التجارية، التي تضم مزيجاً متنوعاً من الأنشطة، التجارية الراقية، والبسيطة وحتى محلات التي يرتبط ازدهارها بالمواسم والأعياد، فضلاً عن سرعة تطور هذه الاستخدامات.

لقد تمخض البحث عن المركزية التجارية، التي تمثل عنصراً رئيساً في فهمنا لاتجاهات الديناميكية التجارية داخل المدينة، إلى أنه قد حدث خروج عدد كبير من محلات أنشطة تجارية معينة، من مركز المدينة نحو الأطراف. وذلك بتنقلها إلى كل من حي بوعقال الذي يقع في الجهة الجنوبية للمركز، والأطراف غير المندمجة بالمركز. حيث بعدما كان مركز المدينة خلال فترة طويلة، يجسد المركزية الفعلية للوظائف التجارية، نتيجة لدوره التاريخي والاجتماعي، فقد أدت مختلف التحولات التي حدثت خلال العشرية الأخيرة في الزحزحة المكانية لهذه المركزية، نحو توسعاتها الجنوبية. إلا أن استمرار تنقل السكان من باقي الأحياء العمرانية نحو مركز المدينة، رغم توفر أحيائهم على محلات التجارة الجوارية التي تلبي احتياجاتهم اليومية، يعود أساساً إلى خلل في التوزيع المكاني لأصناف المحلات التجارية، وتركيز اتجاهات خطوط النقل الحضري نحوه، بالإضافة إلى الروابط الاجتماعية والنفسية للسكان تجاه هذا المكان.

وفي الأخير، من خلال دراستنا لدور الوظيفة التجارية في تنظيم الديناميكية الحضرية داخل المدينة، أصبح بإمكاننا تصور سيناريوهات للوضعية المستقبلية لحركة وتدفقات السكان داخل النسيج الحضري، ومن ثمة فإن أي محاولة لتنظيمها، إعادة توجيهها أو التحكم فيها، يتطلب منا فقط التدخل في توجيه المركزية التجارية لمدننا.

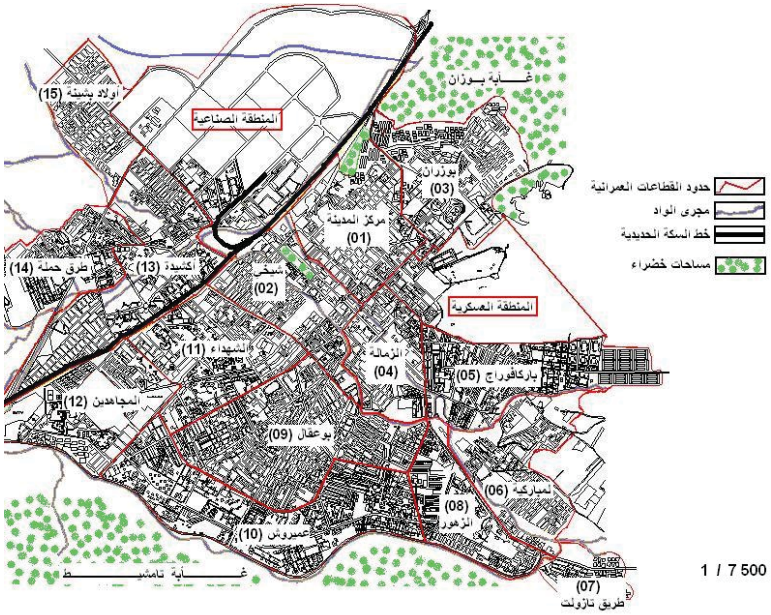
(١) المنهج البحثي وأهم مراحل العمل

لقد تم توجيه البحث في مرحلة أولى وفقاً للمقاربة الجغرافية التاريخية، نهدف من خلالها إلى توضيح الجذور التاريخية لنوع وحجم الديناميكية وكذا الهوية الاجتماعية الاقتصادية لموضع مجال الدراسة. وذلك بهدف توضيح العناصر المكونة لها وفهم الآلية التي تتم وفقها. لأنها في الحقيقة تعكس نموذجاً خاصاً لطريقة استفادة المجتمع المحلي من المؤهلات الطبيعية المتوفرة.

أما المرحلة الثانية فإننا قمنا بتوجيه البحث وفقاً لمقاربة وظيفية على مستوى المدينة، تطرقنا من خلالها لكل من التحليل الديمغرافي والتطور العمراني. كما استعملنا فيها التوزيع المكاني لأهم المحاور التجارية، ومؤشر قوة الجذب التجاري وعليه سمحت لنا هذه المرحلة بقياس حجم وكيفية التغطية الوظيفية لمختلف الأنشطة التجارية عبر مختلف قطاعاتها العمرانية، حيث تم ربط فاعلية أداء الوظيفة التجارية بخصوصيات النقل الحضري وعوائق (محددات) الموضع.

لقد اعتمدنا في بحثنا على المنهج الوصفي والكمي أحياناً، و في أحيان كثيرة اعتمدنا على المنهج التحليلي الاستنتاجي. هذا الأخير الذي كان اللجوء إليه ضرورياً لضبط الدور الذي تلعبه البنية التجارية في نشر وتوجيه الحركية داخل المجال.

ولقد بدأ العمل في البحث بتقسيم المدينة المعنية بالدراسة إلى قطاعات عمرانية وفقاً لعدة معايير من أهمها محاور الطرق الكبرى، مراحل نمو المدينة، الارتفاقات والعوائق (المحددات)، حيث تحصلنا على ١٧ قطاعاً عمرانياً، حسب ما هو موضح في الشكل رقم (١).



الشكل رقم (١). القطاعات العمرانية لمدينة باتنة. المصدر: إنجاز الباحث، مارس ٢٠٠٧م.

ثم قمنا بإجراء مسح وإحصاء ميداني لكل أنواع الوظائف التجارية، في كل قطاع عمراني على حده. كما تجدر الإشارة إلى أنه تم تصنيف جميع النشاطات التجارية وفقاً لمقاربة اقتصادية (Lekehel, 2002) (حسب الفروع التجارية)، وذلك لأنه يعتمد على نوعية التبادل التجاري، لأن عدم توفر نشاط تجاري معين بنطاق معين يؤدي إلى تنقل السكان المقيمين به للنطاقات المتوفرة على هذا النشاط التجاري، فهو تصنيف يحمل بعدا مجالياً (مكانياً) يسمح بالكشف عن العلاقات بين القطاعات العمرانية المعنية بالدراسة، ويقوم هذا التصنيف على تقسيم النشاطات التجارية إلى ثلاث مجموعات رئيسة هي:

- **نشاط التجارة الصافية** ويضم هذا النشاط ثلاث فئات ثانوية هي **محلات صنف التغذية** (خضار وفواكه، والحليب ومشتقاته، ولحوم وأسماك، وتوابل وعقاقير، ...) **ومحلات صنف الملابس** (ملابس رياضية، ورجالية، ونسائية، وتقليدية، ...)، **ومحلات صنف التجهيز المنزلي وآخر** (مفروشات، والكهرومنزلي، وأواني، ...).
- **نشاط التجارة الحرفية** وتضم نوعين رئيسين هما محلات **حرف إنتاجية** مثل النجارة، والصياغة، وطرح الصوف، ... إلخ، **وحرف الخدمية والصيانة** مثل الميكانيكي، ومحلات الحلاقة، وساعاتي، ... إلخ.

- **نشاط تجارة الخدمات** وهي المحلات التجارية ذات صبغة خدمية مثل المقاهي، والمطاعم، وهاتف عمومي، ومرش، وقاعة ألعاب، ....

لقد تضمن العمل الميداني استخدام نوعين من الاستمارات (استمارة خاص بأصحاب المحلات التجارية، وأخرى خاصة بالسكان) كأداة لجمع المعطيات، وقد حرصنا على تجاوز الحد الأدنى للعينات والمقدر بـ١٠٪. إن منهجية هذا البحث تنطلق من فرضية أن ازدهار الأنشطة التجارية ترتب عنه تحول وتغير في الديناميكية داخل النسيج العمراني، وهو ما حاولنا إثباته من خلال التطرق إلى تحليل البنية التجارية، حيث إن بروز تكتل تجاري في أحياء الأطراف أدى إلى إعادة توجيه التدفقات، ولمعرفة خصائص ذلك تم ربط كل من ظاهرة تغير النشاط التجاري وتوزيع حجم رقم الأعمال بتغير توزيع الديناميكية.

من جهة أخرى فإن ديمومة ازدهار الأنشطة الحضرية بالمدينة يفترض أن يكون مستمرا، نظرا لكون الموقع الجغرافي للمدينة، وفي فترة زمنية سابقة (قبل نشأتها)، تمارس عليه ديناميكية مهمة مبنية على حركة التنقل بين السهل و الجبل، وكذا حركة عبور القوافل التجارية بين شمال وجنوب القطر الجزائري.

(٢) البعد التاريخي والجغرافي للديناميكية المجالية في موضع مدينة باتنة

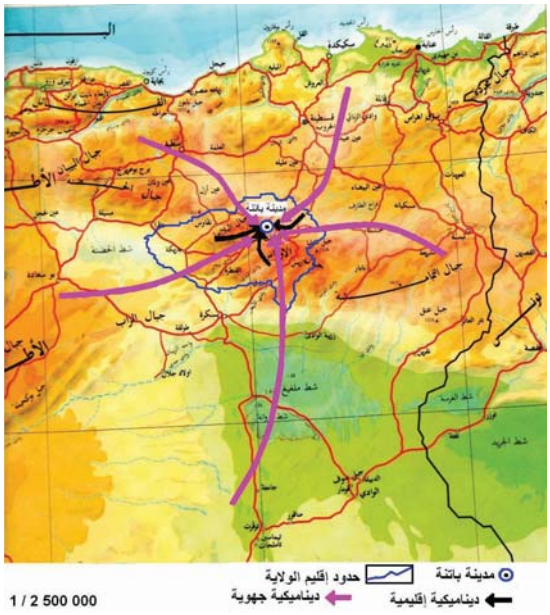
مدينة باتنة من المدن الداخلية التي أنشأها الاستعمار الفرنسي سنة ١٨٤٨م، حيث كانت مركزاً عسكرياً مكوناً من ثلاث ثكنات كبرى، أنشئت بهدف المراقبة والسيطرة على المجال، لأن موضعها هو بمثابة نقطة عبور في قلب سلسلة الأوراس الواقعة في شرق سلسلة الأطلس الصحراوي. يلعب موضع المدينة دور همزة الوصل، بين الشمال الشرقي والجنوب الشرقي للجزائر.

إن الموضع الحالي للمدينة، كان في الماضي البعيد جزءاً من نظام استعمال المكان Mode d'occupation spatial. يرتكز على أساس التكاملات بين الجبل والسهل أو ما يسمى بنظام المزدرع le terroir (Cote, 1990). لأن أمازيغ الأوراس كانوا منذ القديم ينتقلون بين السهل (الموضع الحالي للمدينة) وسفوح الجبال المحاذية، حيث يمارسون حياتهم الاجتماعية والاقتصادية المتمثلة في الرعي والزراعة المعيشية حسب فصول السنة. وعليه فإن المكان يعرف منذ القديم، نوعاً خاص من الديناميكية المكانية الناتجة عن هذا النوع من النظام الاستغلالي، الذي من أهم مقوماته:

- التنوع الطبوغرافي (السهل والجبل).
- التغير الزمني (الشتاء والصيف).
- العنصر البشري(قبائل أمازيغية).

- الحاجة الاقتصادية (الرعي وزراعة الحبوب في السهل، والسكن وزراعة الأشجار المثمرة في السفوح).

من جهة أخرى، تفيد الخصوصية الطبوغرافية المميزة لموضع المدينة، وقوعها في مركز منطقة سهلية على هيئة شريط ضيق في قلب منطقة جبلية جد متضرسة (كما توضحه الخريطة في الشكل رقم ٢) مما أهل المجال الحضري لاستقبال نوعين مختلفين من التدفقات.



الشكل رقم (٢). الموقع الجغرافي لمدينة باتنة.

١- **تدفقات جهوية** لكون المدينة تقع على مسار الحركة الاقتصادية بين الشمال والجنوب الشرقي للوطن. وهو ما أكده قبل الفترة الاستعمارية، بروز بعض المباني على موضع مجال الدراسة، موجهة لخدمة المسافرين آنذاك.

٢- **تدفقات محلية**: إن توسط المدينة لسلسلة جبال الأوراس، جعل منها جغرافياً نقطة تجميعية، جاذبة لجميع سكان الإقليم الجبلي. هذا الجذب الذي تضاعف بسبب الدور الوظيفي الذي أصبحت تلعبه مدينة باتنة كعاصمة إقليم ولاية تضم ٦٢ بلدية، حيث إنه ثبت من خلال عمليات المسح الميداني أن حوالي ثلث سكان المدينة، كانوا يقيمون سابقاً بالبلديات التابعة إدارياً لمدينة باتنة. ولعل توفر العقار في موضع مجال الدراسة، خلال زمن سابق، ساهم في مضاعفة قدرة المدينة على استيعاب حجم كبير من تدفقات سكان إقليم الولاية. وبذلك تطور الديناميكية المحلية الناتجة عن العلاقات الداخلية بين عاصمة الولاية ومختلف أرجاء مجال نفوذها الإداري.

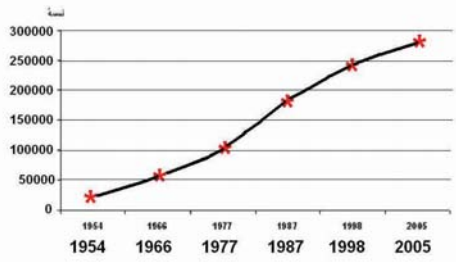
كل هذه المؤهلات المرتبطة بالموضع والموقع الجغرافي، بالإضافة إلى البعد التاريخي لاستغلال المجال (نظام المزدرع) جعل من نواة مدينة باتنة، بعد مرور ١٥٠ سنة على نشأتها مدينة كبرى، بتعداد سكاني يفوق ٢٤٠ ألف نسمة ينتشرون داخل نسيج عمراني مساحته أكثر من ٣٠٠٠ هكتاراً. كما أضحى حالياً، النشاط التجاري من بين أهم أدوارها الحضرية ضمن منظومة مدن الشرق الجزائري. كما أن ازدهار نشاطها

التجاري، زاد في كثرة وتنوع العلاقات الوظيفية بين قطاعاتها العمرانية. مما ساهم في تفعيل نسق متناغم من الديناميكية، نتيجة لتخصص مجالات عمرانية معينة في أنشطة تجارية معينة.

(٣) انتشار غير متوازن ونمو متسارع للسكان

تزامنت المرحلة الأولى لنمو سكان المدينة مع فترة ما قبل الاستقلال، حينما كان المجال الحضري مزيجاً من السكان المستعمرين، والأهالي المسلمين، هؤلاء الأهالي المسلمين ما لبث أن تضاعف عددهم بعد سنة ١٩٢٠م نتيجة حركات النزوح الريفي وتطبيق سياسة المحتشدات.

أما المرحلة الثانية فتتوافق مع فترة ما بعد الاستقلال. وتتميز بالنمو المتسارع للسكان الأصليين بعد الخروج النهائي للمستعمرين سنة ١٩٦٢م كما يوضحه الشكل رقم (٣).



الشكل رقم (٣). التطور الديمغرافي بمدينة باتنة. المصدر: إنجاز الباحث انطلاقاً من معطيات الديوان الوطني للإحصاء، مارس ٢٠٠٧م.

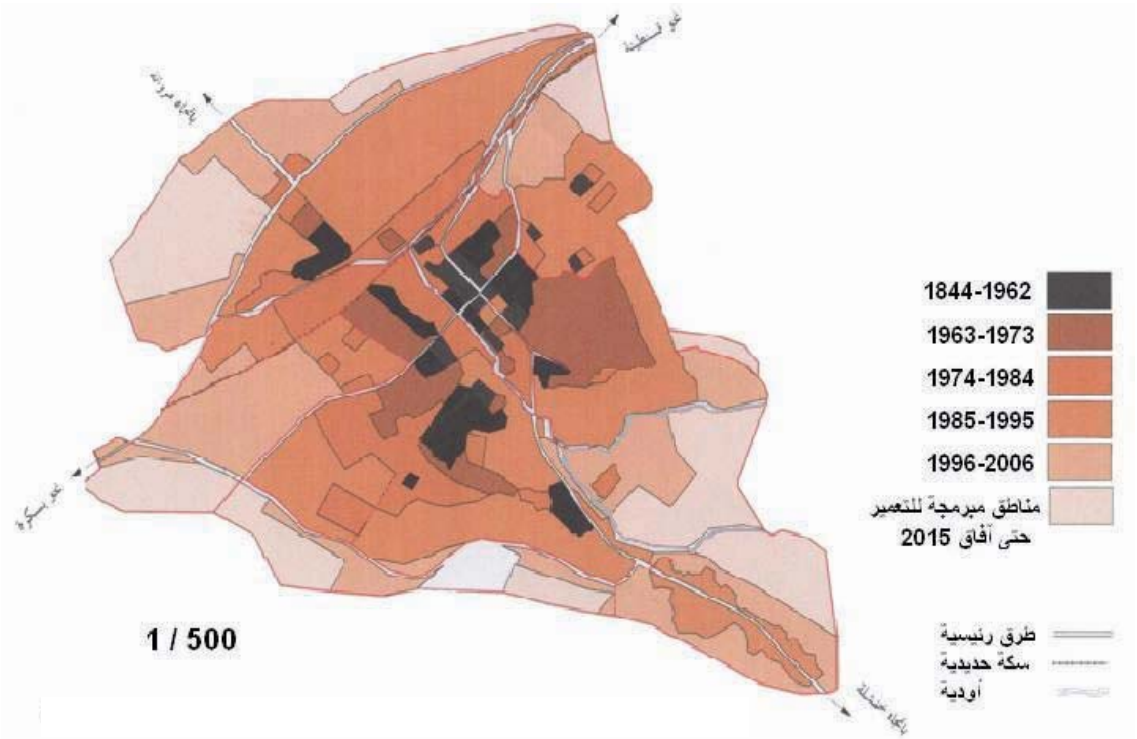
إن تحليل العوامل التي أدت لهذا النمو المتسارع يؤكد الحجم الكبير للهجرة الوافدة خلال العشرية الموالية للاستقلال مباشرة، نظراً لاستغلال مساكن المستعمرين الشاغرة. وبنفس النسق في نهاية السبعينات نتيجة سياسة التصنيع، سجلت المدينة وفود قرابة ٤٢٠٠٠ مهاجراً (شهرزاد، ٢٠٠١م)، وهو الأمر الذي أدى إلى تضخمها. غير أن استنفاذها لكل احتياطياتها العقارية حدث خلال العشرية ما قبل الأخيرة (١٩٩٠-١٩٩٩م)[١] التي تتوافق مع مرحلة التوتر السياسي وتدهور الأوضاع الأمنية والاقتصادية التي عرفتها البلاد عموماً.

إن النمو المتسارع للسكان، أثر سلباً على سيرورة التوسع ونمو النسيج الحضري. إذ تطور معدل النمو العمراني من ١,٨ هكتاراً في السنة خلال الفترة الاستعمارية إلى ٧٩ هكتاراً/سنة خلال كامل فترة الاستقلال[٢]. بمعنى أن أكثر من ٩٣٪ من إجمالي النسيج الحضري الحالي تشكل خلال الـ ٤٥ سنة الأخيرة فقط. وهو الأمر الذي يؤثر حتماً على توازن نظام الديناميكية الحضرية الداخلية للمدينة (الشكل رقم ٤).

---

[١] انطلاقاً من إسقاط مخطط التطور العمراني على مخطط الاحتياطات العقارية للمدينة.

[٢] تم حسابها من حاصل قسمة مساحة التوسع على عدد سنوات فترة التوسع.



الشكل رقم (٤).التطور العمراني لمدينة باتنة. المصدر: إنجاز الباحث انطلاقاً من معطيات مديرية التهيئة والتعمير لولاية باتنة، مارس ٢٠٠٧م.

أما من حيث توزيع الكثافات السكانية، فإن القطاع العمراني رقم (٢) المحاذي لمركز المدنية يتميز بكثافة سكانية عالية قدرت بـ٢٣٦ نسمة/هكتاراً نتيجة سيادة نمط البناءات السكنية الفردية المتعددة الطوابق الذي تسكنه أكثر من عائلة واحدة. في حين يظهر نطاق الكثافات المتوسطة على شكل حلقة متطاولة نحو الأطراف الجنوبية الشرقية للمدينة، مثل ما هو عليه الحال بالنسبة لمركز المدينة، التي تتميز بالسكن الفردي الذي حولت معظم مساكنه إلى محلات تجارية (خاصة الطوابق الأرضية). وقد جعلت الخصوصيات التعميرية المتمثلة أساساً في قواعد المحددة لتوطين وتنظيم الأطر المبنية، من القطاعات العمرانية التي تتشكل منها الأطراف نطاقاً للكثافات السكانية المنخفضة (أقل من ٥٠ ن/هـ)، نتيجة لاستخدام مؤشرات تخطيطية مبالغ فيها مثل COS=3 و CES=1.

وعليه فإن الكثافات السكانية العالية توجد في الأحياء الشعبية التقليدية القريبة من المركز، أما المنخفضة فتوجد في الأحياء الراقية الواقعة في الأطراف. فهل يتوافق هذا التوزيع السكاني مع طريقة تنظيم البنية التجارية؟

(٤) البنية التجارية للمدينة

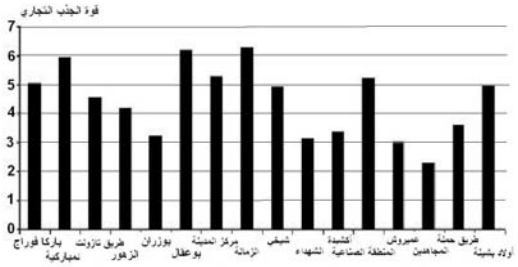
(انشطار المركزية التجارية)

أثبتت عمليات المسح الميدانية انتشار ٨٧٣٢ محلاً تجارياً موزعة على ١٩٢ نشاطاً تجارياً. ولإبراز كيفية ونوعية توزيعها اعتمدنا على:

- تصنيفها حسب نوع النشاط (Martin, 1999) (غذائي/غير غذائي).
- تصنيفها حسب مقاربة اقتصادية (تجارة صافية، حرفية، خدمات).

(٤,١) تفاعل قوى الجذب بين مركز المدينة وأطرافه

يوضح الشكل رقم (٥) توزيع قوة الجذب[٣] التجاري لكل قطاع عمراني. ويمكن أن نستخرج منه ما يلي:



الشكل رقم (٥). توزيع قوة جذب القطاعات العمرانية في مدينة باتنة. المصدر: أنجزت حسب معطيات التحقيق الميداني، مارس ٢٠٠٧م.

- **النطاق الأول** ذو جذب تجاري قوي، تتطابق حدوده المكانية مع مركز المدينة، نتيجة التركز العالي لمحلات الملابس ومحلات تجهيز المنزل والخدمات.
- **النطاق الثاني** تتوافق حدوده المجالية مع الأحياء المتاخمة للنواة (الأطراف المدمجة بالمركز). وهو ذو جذب تجاري متوازن بسبب التقارب بين عدد محلات التجارة غير الغذائية ومحلات التجارة الغذائية.
- **النطاق الثالث** جذبه التجاري قوي. ينتشر في الأطراف غير المدمجة بالمركز. نتيجة ازدهار التجارة الحرفية، وبعض محلات التجارة الصافية مثل محلات قطع الغيار ومواد البناء، المعتمدة على مساحة بيع تفوق ٦٠ م^{٢}.

إن هذا التنظيم يساهم في توزيع متوازن للديناميكية التجارية بين أحياء المركز وأحياء الأطراف نتيجة لتركز تخصصات تجارية معينة في كل نطاق، وهو ما يترتب عنه نوع من التوازن لقوى الجذب، بمعنى آخر نجد محلات الملابس الواقعة بمركز المدينة تمارس جذباً كبيراً للسكان، يقابله قوة جذب ناتجة من وجود مساحات التجارة الصافية في النطاقات العمرانية المشكلة لأطراف المدينة.

---

[٣] الجذب التجاري هو حاصل قسمة عدد محلات التجارة غير الغذائية على عدد محلات التجارة الغذائية.

- **(٤,٢) بروز تكتلات تجارية نوعية داخل البنية التجارية**

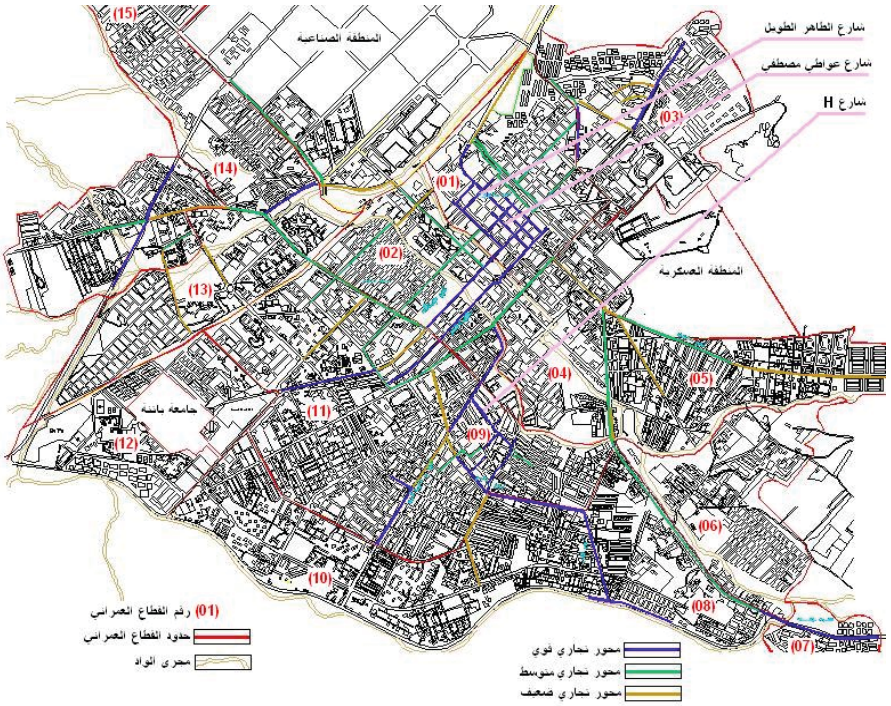
يثبت التمثيل البياني (الشكل رقم ٦) للتوزيع

- المكاني لأصناف المحلات التجارية، على وجود هرمية أو ترتيب كمي لأهم المحاور التجارية. تتضمن بعدا نوعيا يتمثل في تجمع وتكتل أصناف معينة على امتداد محاور معينة، معنى أن ازدهار البنية التجارية بمدينة باتنة نتج عنه تخصص تجاري للمحاور(شوارع معينة) ومن أهمها:
- على مستوى مركز المدينة نجد تخصص محور الطاهر الطويل في محلات الصياغة والمجوهرات.

من خلال وجود أكثر من ٨٠ محلاً على امتداد ٢٠٠ م، وتخصص زنقة عواطي مصطفى في محلات تجهيز العرائس.

تكتل محلات قطع الغيار، والمطاعم على المحاور المحيطة التي تربط النسيج الحضري بالمجال الخارجي.

تخصص شارع (هـ) المعرف لدى سكان المدينة بـ(la rue H) في قلب حي بوعقال في تجارة الملابس ومواد التجميل، حيث نسجل تمركز لنسبة ٢٩٪ من إجمالي محلات المدينة المتخصصة في هذا الصنف على هذا المحور.



الشكل رقم (٦). توزيع أنواع المحاور التجارية. المصدر: أنجزت حسب معطيات التحقيق الميداني، مارس ٢٠٠٧م.

ومن كل ما سبق، يثبت تحليل البنية التجارية للمدينة انتقال المركزية التجارية من المركز نحو الأطراف الجنوبية، لكن حقيقة هذا الانتقال هو كذلك خروج أصناف معينة، وتخصص نطاقات معينة وازدهارها في أصناف تجارية معينة. وعليه نسجل وجود:

- مركزية تجارية لصنف تجارة الخدمات بمركز المدينة.
- مركزية تجارية لصنف التجارة الصافية بالنطاقات المجاورة لمركز المدينة من الجهة الجنوبية. نظرا لأن اتجاه التوسع العمراني تم وفق هذه الناحية.
- مركزية تجارية لصنف التجارة الحرفية بالأحياء التي تشكل أطراف المدينة.

(٥) واقع الديناميكيات التجارية لأحياء المدينة (تقاسم الدور بين المركز وحي بوعقال)

يتأثر مستوى التفاعل المكاني وطبيعته بعدة عوامل منها إدراك الفرد بمستوى الجاذبية الاجتماعية والاقتصادية (أبو صبيحة، ٢٠٠٢م)، وبهدف إدراك واقع الجاذبية التجارية في مدينة باتنة جيداً قمنا بتشخيص ذلك على مستويين.

(٥,١) المستوى الأول

الديناميكية التجارية الناشئة عن تنقل السكان المقيمين بالقطاعات العمرانية (الأحياء) التي تتضمن تركزاً تجارياً كبيراً من أجل قضاء حاجياتهم. لأنها تعتبر الأقطاب التجارية لمدينتنا كما هو موضح في الجدول رقم (١).

(٥,٢) المستوى الثاني

الديناميكية التجارية معبر عنها بتنقل سكان باقي الأحياء السكنية الأخرى.

من خلال الخريطتين في الشكل رقم (٧) و (٨) يمكن استقراء النتائج التالية.

(٥,٢,١) التوجه

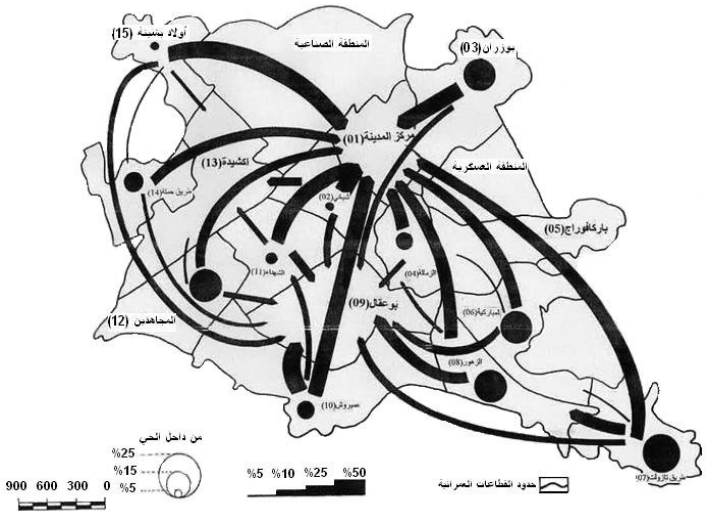
تلعب التجارة الجوارية البسيطة المتمثلة في أصناف التجارة الغذائية دوراً هاماً في خلق احتكاك بين أفراد الحي الواحد، وهذا ما بينه عالم الاجتماع الأمريكي Perry في طرحه لفكرة وحدة الجوار (المجاورة السكنية) في المؤتمر الأمريكي لعلم الاجتماع سنة ١٩٢٣م (Zucchele, 1984).

- حيث يتضح اتجاه مجتمع الحي الواحد لتلبية احتياجاتهم الضرورية للاستهلاك اليومي من المحلات الواقعة بحيهم.
- أقل السكان توجها خارج أحيائهم هم سكان مركز المدينة وحي بوعقال لما يتضمنه هذين المجالين من بنية تجارية قوية التمثيل مجالياً.

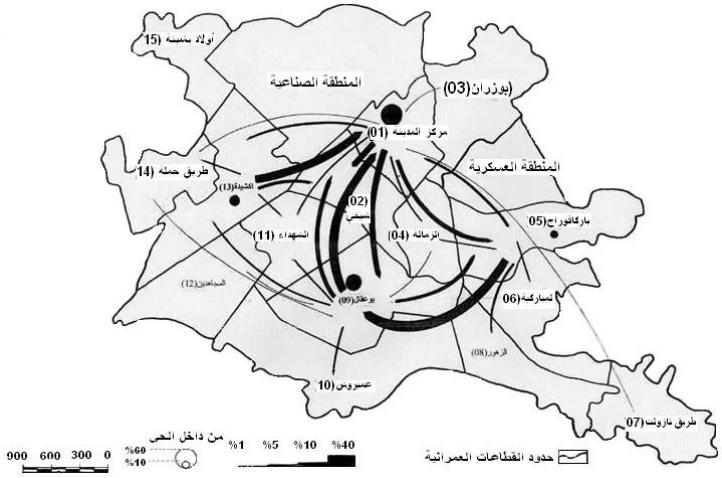
الجدول رقم (١). أحياء المدينة المستعملة لتحليل الديناميكية التجارية الداخلية.

الحي	عدد السكان	النسبة من إجمالي سكان المدينة %	عدد المحلات التجارية	النسبة من إجمالي محلات المدينة %
مركز المدينة	١٨٣٣٦	٧,٥٦	٢٠٦١	٢٣,٦٠
شيخي	٣٧١٧٥	٢٢,٨٩	١٠١٧	١١,٦٥
بوعقال	٢٥٥١٤	١٠,٥٢	١٢٠٣	١٣,٧٨
أكشيدة	١١٣٤٤	٤,٦٨	٥٣٤	٦,١١
باركا فوراج	١٥٥٩٢	٦,٤٣	٦١٥	٧,٠٤
المجموع	١٠٧٩٦١	٤٤,٥٣	٥٤٣٠	٦٢,١٨

المصدر: تحقيق ميداني، مارس ٢٠٠٦م.



الشكل رقم (٧). الأقطاب التجارية المفضلة لتسوق سكان الأحياء الأخرى لمدينة باتنة.



الشكل رقم (٨). توزيع اتجاهات تسوق سكان الأقطاب التجارية لمدينة باتنة.

- المدن المجاورة لمجال الدراسة لا تشكل وجهة أساسية لسكان مدينة باتنة في ميدان التجارة، وهو ما يدل على التغطية الجيدة والكافية للخدمات التجارية بمجال الدراسة.

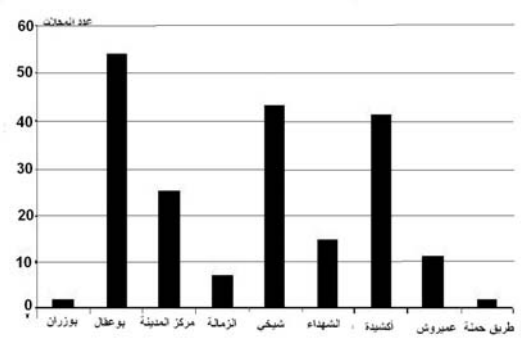
(٥,٢,٢) الاستقبال

- يمثل مركز المدينة النواة الأولى لنشأة مجال الدراسة. هذا البعد التاريخي يضاف إليه بعده الاقتصادي والوظيفي. مما جعل منه بؤرة مركزية لتفاعل المجتمع الباتني. حتى أضحى الوجهة المفضلة لدى سكان جميع القطاعات العمرانية مهما كانت نوعية التجارة.
- إن توفر أطراف النسيج الحضري على مساحات بيع واسعة، ومتخصصة في أصناف حرفية وخدمية، واقعة على محاور طرق كبرى وسهلة البلوغ. ساهم في تفسير السلوك الاجتماعي للسكان في هذا النوع من التسوق بالتوجه نحو هذه المجالات الحديثة النشأة لتلبية احتياجاتهم.

(٥,٣) توافق ديناميكية تغيير الصنف التجاري للمحلات التجارية مع الديناميكية الحضرية

إن تحليل ودراسة تغيير أنواع النشاطات التجارية يساهم في فهم الحيوية التي تعرفها التجارة في مجال الدراسة بفعل تطور الطلب على بعض الأنشطة دون غيرها، ومدى ملائمتها لاحتياجات السوق (عنون، ٢٠٠٢م). ففي العديد من المرات، نلاحظ تغير نشاط تجاري في محل معين، هنا وهناك، وذلك لعدة أسباب أهمها عدم المردودية التجارية الممارسة سابقاً، أو مسايرة النمط الاستهلاكي للمجتمع. وقد بلغ عدد المحلات التي تقوم بتغيير نوع نشاطها التجاري

من طرف نفس التجار ٢٠٥١ من مجموع ٨٧٣٢ محل تجاري، أي بنسبة ٢٣,٥٪، وهي نسبة مرتفعة تدل على حيوية تغير النشاطات المميزة للبنية التجارية بمجال الدراسة. وحسب ما هو موضح في الشكل رقم (٩) يتبين لنا أن نسبة المحلات التجارية التي غيرت من صنف نشاطها التجاري، ارتفع فقط في الأطراف المندمجة مع النواة القديمة. في حين، تنخفض حالات التغير في نوع النشاط التجاري بالنسبة لمحلات الواقعة بمركز المدينة وأطراف النسيج الحضري. بمعنى أن الأقطاب التجارية المتحكمة في الديناميكية الحضرية، تشهد أعلى معدلات التغيير.

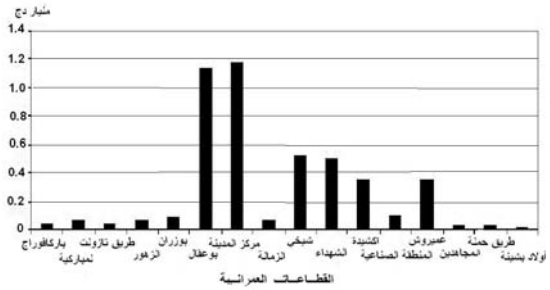


الشكل رقم (٩). مدينة باتنة: القطاعات العمرانية توزيع عدد المحلات التجارية المغيرة لصنف نشاطها. المصدر: حسب معطيات التحقيق الميداني، مارس ٢٠٠٧م.

إن سيرورة هذا التغيير ونمطه، يسمحان بوضع تصورات لتحديد خصوصية ونوعية البنية التجارية. وبالتالي يمكن توظيف ذلك لبلوغ الوضعية المثالية للوظائف التجارية بمجالاتنا الحضرية. خاصة وأن نوع التغيير الحاصل في محلات الواقعة بالمركز أكثر ميولاً لتخصص تجارة الخدمات. في حين أن غالبية محلات الأحياء المكونة للأطراف المتاخمة له، تميل للتجارة الصافية.

(٥,٤) توافق توزيع رقم الأعمال الإجمالي مع نظام الديناميكية الحضرية

رقم الأعمال الإجمالي، هو مؤشر يعبر عن المدخول السنوي للمحل التجاري معبر عنه بقيمة المبيعات أو الخدمات المقدمة في السنة، وهو متكون من ثمن السلع (رقم الأعمال المعفي من الضريبة) زائد الفائدة (رقم الأعمال الخاضع للضريبة). لقد قمنا بتقدير القيمة المالية للسلع المعروضة ميدانياً من خلال عينة ميدانية، وذلك بالاستعانة ببعض المختصين من مديرية الضرائب، خاصة وأن نسبة كبيرة من المعطيات المحصل عليها من مديرية الضرائب تعتمد هي الأخرى على تقديرات جزافية (الشكل رقم ١٠).



الشكل رقم (١٠). مدينة باتنة: القطاعات العمرانية توزيع القيمة المالية للسلع بالمحلات التجارية. المصدر: أنجزت حسب معطيات التحقيق الميداني، مارس ٢٠٠٧م.

وحسب نتائج العينة المدروسة، يتضح أن الحجم المالي للسلع بالمدينة يقدر بنحو : ٤٣٨٢٦٧ مليار دينار أي أن نصيب الفرد يقارب ٠,١٨ مليون دينار وهو أكبر بأربعة أضعاف القيمة التقديرية لمديرية الضرائب المقدر بـ١٠٨٢٢٥ مليار دينار[٤]. يوضح المنحنى الموالي توزيع القيمة المالية للسلع المعروضة بالمحلات التجارية للقطاعات العمرانية. وهو يبين خروج رؤوس الأموال نحو الامتداد الجنوبي لمركز المدينة. الذي يعكس إمكانيات هذا الأخير في استيعاب الفائض المالي من المركز. وبالتالي يتوافق بشكل كبير مع توجه أغلب التدفقات السكانية نحو بوعقال، أكشيدة، الشهداء وحي شيخي.

(٦) دور النقل الحضري في تعزيز ديناميكية الأحياء المركزية

ترتكز خطة النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة على ربط مختلف أحياءها بمركز المدينة من جهة، وربط معظم الأحياء ببعضها البعض، من جهة أخرى.

بالاعتماد على شبكة من الخطوط عددها ١١ خطاً موزعاً على شبكة طولها ٤٥ كم، يشتغل عليها ١٩٩ حافلة ذات سعة إجمالية قدرها ١٤٥٠٠ مقعداً. وفقا للمعايير التخطيطية المرتبطة بتصنيف خطوط النقل الحضري حسب نوع آليات التنقل المزمع استخدامها (حافلة، مترو، ...) وحسب شكل المسار (Zucchele, 1984)، نجد أن كل خطوط النقل الحضري في المدينة، حسب الشكل رقم (١١)، هي خطوط قطرية radial lines والتي تعرف على أنها شكل من أشكال المسارات التي تربط بين أحياء الأطراف ووسط المدينة. باستثناء الخط الرابط لحي بوزوران في الأطراف الشمالية مع محطة النقل البرية في الأطراف الجنوبية، الذي يصنف ضمن الخطوط مماسية tangentiel lines، وهي الخطوط التي تربط أحياء الضاحية الشمالية بأحياء الضاحية الجنوبية، مروراً وبشكل مماس على مركز المدينة.

من خلال المخطط السابق يمكن أن نستخلص ما يلي:

- ١٠ خطوط، تنطلق من مركز المدينة وتنتهي إليه. وذلك نظراً لدوره الوظيفي الريادي داخل المجال الحضري. وهو الأمر الذي يرفع من درجة اتصاليته، ويعزز من سهولة النفاذ إليه، وبالتالي الحجم المعتبر لتدفقات السكانية نحوه، وهو الأمر الذي يعزز من ازدهار بنيته التجارية.
- يستفيد كل من الحيين شيخي والشهداء اللذان تتوافقا حدودهما مع القطاعين العمرانيين رقمي (١١) و(٢) على الترتيب من خدمة ٠٥ خطوط تنطلق من الأطراف نحو المركز. وهو الأمر الذي يؤهلهما إلى الاستفادة من الكم المعتبر للحركة

[٤] حسب المعلومات المستقاة من مديرية الضرائب لولاية باتنة، سنة ٢٠٠٧م.

الشكل رقم (١١). مسارات النقل الحضري الجماعي وأهم المواقف الخاصة بسيارات الأجرة.

السكانية المارة عليهما، وبذلك العمل على التحول الوظيفي لبعض استخدامات الأرض بهما نحو الوظيفة التجارية، ومن ثمة نستنتج احتمالات عالية لتحول ديناميكيتهما الحضرية مستقبلاً.

- كل من الحيين بوعقال وعميروش الواقعين بالأطراف الجنوبية، يربط بينهما خط نقل جماعي، وهو نفس الأمر بالنسبة للحيين أكشيدة وطريق حملة الواقعين بالأطراف الغربية. وعليه يمكن اعتبار مسار خط النقل الحضري بهذه الأحياء خط مزدوج الوظيفة. لأنها تضمن الربط بين هذه الأحياء المختلفة فيما بينها، وبين المركز الرئيسي للمدينة. فهو من جهة يعتبر خطاً ضرورياً primary lines. لأنها تضمن الربط بين المراكز الوظيفية لهذه الأحياء فيما بينها خاصة وأنها تتضمن مرافق سامية ذات منفعة عمومية مهمة مثل المستشفى الجامعي، مجمعات الإقامة الجامعية، محطة القطار (حيث إن وجود هذه المرافق يستوجب تمرير مسار النقل الحضري على هذه النطاقات). ومن جهة أخرى فإن الهدف من هذه الخطوط هو ربط هذه الأحياء الواقعة في الأطراف بوسط المدينة، ليصبح الخط في هذه الحالة خطاً نفعياً utility lines. لأنه من المفيد جداً إعادة ربط المركز الوظيفي لأحياء الأطراف بالمركز الرئيس للمدينة. وهو ما يساهم في تحقيق الأهداف الاجتماعية على حساب عامل الوقت.

- أغلب القطاعات العمرانية متصلة مباشرة بالمركز، باستثناء أحياء طريق تازولت، لباركية، وأولاد بشينة. الأمر الذي يؤثر سلباً على تفعيل الديناميكية الحضرية الداخلية بهذه النطاقات المتطرفة.

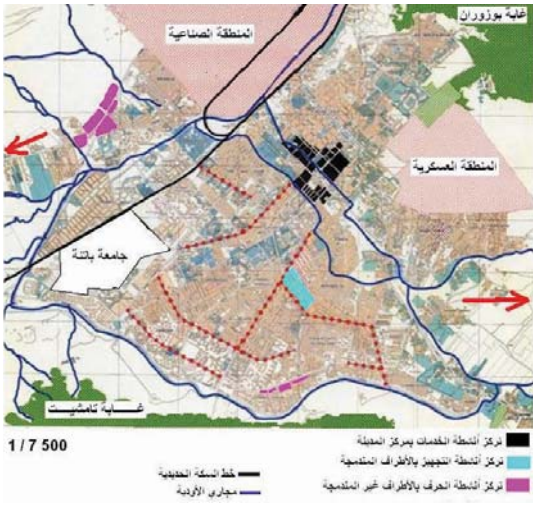
بالإضافة إلى ذلك تتوزع بتوازن على النسيج الحضري ١٩ محطة لسيارات النقل الحضري، يقدر عدد الآليات العاملة بها بـ٣٢٥ سيارة أجرة، زيادة على ما تم ذكره، ينشط داخل المدينة كم هائل من السيارات العاملة بصورة غير شرعية.

من خلال ما سبق يمكن القول أن امتداد مسارات النقل الحضري، تتوافق مع محاور الطرق الكبرى المهيكلة لنسيج المدينة. ومن جهة أخرى نستنتج أن التنظيم الحالي لشبكة النقل الحضري، من شأنه أن يساهم في توجيه التدفقات نحو الأحياء المركزية، وبالتالي بروز ديناميكية خطية محصورة بين نطاق التكتلات التجارية في الأطراف و مركز المدينة. ولا يمكن توزيع هذه الديناميكية عبر كامل أنحاء النسيج الحضري، إلاَ إذا اعتمدنا على خطوط تكون مساراتها بشكل دائري يربط بين أطراف الجهات الأربعة للمدينة فيما بينها.

(٧) دور محددات وعوائق الموضع في توجيه الديناميكية الحضرية الداخلية للمدينة

إن التطرق لازدهار البنية التجارية لمدينة باتنة، يستلزم منا ربطها بخصوصيات الموضع، حسب ما هو موضح في الشكل رقم (١٢) الذي يبين كلاً من توزيع محددات التوسع، ومختلف التركزات التجارية. حيث سمحت لنا ملاحظتها تسجيل القراءات التالية:

- تواجه هذه المدينة عائقاً كبيراً، أمام توسعها في كل من الجهتين الشمالية الشرقية والغربية، حيث تتواجد في الجهة الشمالية الغربية المنطقة الصناعية التي تتربع على مساحة عقارية قدرها ٤٥٨ هكتاراً. أما في الجهة الشمالية الشرقية يقف كعائق أمام التوسع، كل من المنطقة العسكرية التي تمتد على مساحة قدرها ١٦٠ هكتاراً، وغابة بوزران التي تحد النسيج العمراني في الجهة الشمالية. وتقف أيضاً نفس المحددات كمانع أمام توسع الوظائف الحضرية الموجودة بمركز المدينة، مما أثر على أداءه الوظيفي، وأصبح حالياً لا يواكب الديناميكية العمرانية المتسارعة، كونه محصوراً من جهته الغربية والشرقية.



الشكل رقم (١٢). توزيع أصناف التركزات التجارية لمدينة باتنة.

- أما في الجهة الجنوبية لموضع مجال الدراسة، أين بلغ التمدد العمراني ذروته جنوباً، على امتداد الطريق المحول الجنوبي، الذي أصبح بمثابة حزاماً محدداً للنسيج العمراني، تقف غابة تامشيط عائقا أمام توسع المدينة.
- أما خط السكة الحديدية، الذي أصبح اليوم يؤثر سلباً في هيكلة المجال الحضري من خلال تقسيمه لنسيج المدينة إلى شطرين، شرقي وغربي. لا تتم الاتصالية بينهما إلا على مستوى ثلاثة ممرات فقط. الأمر الذي ساهم في الحد من تطور وتمدد البنية التجارية في الجهة الغربية للمدينة. ولعل ضخامة مساحة الرقعة العمرانية في الجهة الشرقية بالمقارنة مع الجهة الغربية، كان عاملاً محفزاً في أن تأخذ البنية التجارية هذا الشكل الممتد باتجاه الجنوب الغربي. أما بالنسبة لبروز تركز التجارة الحرفية، وبعض تجارة الخدمات كالمطاعم، فيعزى إلى وجود الطريق المحول الغربي، خاصة بعدما التف حوله النسيج العمراني.
- انتشار مجاري الأودية على نطاق واسع داخل النسيج العمراني، يدل على الحساسية العالية لموضع المدينة لخطر الفيضانات التي تواجهها مدينة باتنة من فترة لأخرى، ولعل أكثر النطاقات عرضة لهذا الخطر هو المجال المحصور بين مركز المدينة والأحياء التقليدية المجاورة له من الجهة الجنوبية، نظراً لتقارب أهم واديين في المدينة. وهو كذلك العامل الذي ساعد على التباعد المجالي بين التركز التجاري لمركز المدينة، عن التركزات القائمة في الجهة الجنوبية.

(٨) الخلاصة والتوصيات

كشف البحث أن معطيات الموقع الجغرافي والموضع الفيزيائي، اللذان تحضى بهما مدينة باتنة، كانا سبباً رئيساً في الوتيرة المتسارعة لتطورها العمراني ونموها السكاني، بعدما كانا قديماً، سبباً في نشأتها. أما التدفقات السكانية المترتبة عن هذه المؤهلات، فأدت لازدهار نشاطاتها التجارية، حيث حققت اليوم التغطية التجارية نسبة محل لكل ٣٠ نسمة.

إن خصائص البنية التجارية، أظهرت أن بعض القطاعات العمرانية أصبحت النشاطات التجارية بها، رافداً مكملاً لما هو موجود في مركز المدينة، وقد ثبت ارتباط السكان بهذه المجالات على الرغم من استمرار ارتباطهم النفسي بمركز المدينة. وعلى عكس ما يحدث في الجهة الشمالية، ظهرت أقطاب تجارية تتمتع بمقومات ذاتية جعلت منها منافسا قويا للمركز في المستقبل.

وبهدف تحقيق استغلال أكبر لتطور الأنشطة التجارية، في زيادة تنظيم الديناميكية الحضرية داخل لنسيج العمراني نوصي بما يلي:

- التأسيس لاستخدام التقنيات الحديثة في تسيير ومراقبة العمران (لعروق، ٢٠٠٨م)، لمواكبة تطلعات السكان، والموازنة بين الاقتصاد والبيئة.
- تعزيز وتحفيز التجارة الراقية وتجارة الخدمات بالمركز، من أجل دعم دوره الريادي.
- الحفاظ على التكتلات الحالية للبنية التجارية بهدف المحافظة على حيوية المراكز الثانوية للمدينة.
- تنظيم التجارة الجوارية، بهدف خلق حيوية في كامل المجال السكني.
- تنظيم الديناميكية الحضرية يتم عن طريق التحكم في الديناميكية التجارية (تحول استخدامات معينة إلى استخدامات تجارية)، التي يتم التحكم فيها من خلال ضبط عملية منح الرخص التي تجيز تغيير صنف النشاط التجاري، وكذا بالتحكم في تحديد حجم الرأسمال المزمع توظيفه.
- أخيراً، يجب التفكير في الدور الذي سيلعبه مركز المدينة مستقبلاً، خاصة وأنه أصبح اليوم محدداً بعوائق تحد من كفاءته الوظيفية، وعليه يجب التفكير في إخراج كل من المنطقة الصناعية والمنطقة العسكرية، خارج النسيج العمراني، لتوفير وعاء عقاري يعد في الوقت الحالي بمثابة المتنفس الوحيد لمركز المدينة.

(٩) قائمة المصطلحات

الديناميكية المجالية dynamique spatial (Alaoui and Guillaumat, 1988): هي مجمل الأبعاد والأشكال المختلفة، الناتجة عن مختلف تطبيقات الأفراد والجماعات المنعكسة على المجال، والتي تتم عبر فترات تاريخية مميزة بتحولات اجتماعية، واقتصادية، وسياسية، ... والديناميكية، تعكسها التي تسمح بإدراك التغير الكمي، والتحول النوعي لخصائص ومواصفات المجال.

سياسة المحتشدات: هي سياسة انتهجها الاستعمار الفرنسي في الجزائر خلال الفترة الممتدة ما بين (١٩٥٥-١٩٦٢م). ووقد تزامنت مع فترة حرب التحرير الوطني. وهي تقوم على تجميع سكان المناطق الجبلية والمناطق الريفية، في أماكن مسيجة بأسلاك شائكة، بها مجموعة من الخيام، بهدف عزل الشعب الجزائري عن الثورة. وما لبثت أن تحولت هذه الأماكن إلى أحياء سكنية فوضوية (غير مخططة) سميت بأحياء المحتشدات (cité de recasement).

الديناميكية الحضرية الداخلية dynamique urbaine interne: يقصد بها في هذا البحث، أشكال التنظيمات الجديدة التي أصبحت عليها مختلف مكونات المجال الحضري (أطر مبنية، وأطر غير مبنية، والشبكات، والعنصر البشري)، حيث إن كل تطور، أو ثبات نسبي، أو تنقل من شأنه أن يؤدي إلى توسعات مجالية، أوتحولات وظيفية يعتبر انعكاساً لديناميكية حضرية.

الديناميكية التجارية dynamique commercial: ونقصد بها التغير الحاصل في كل من: التوزيع المكاني للنشاط التجاري داخل المجال الحضري، أو توزيع أنواعه، أو التطور في عدد الإستخداماته.

البنية التجارية structure commercial: نمط ترتيب وتوزيع مختلف أشكال الاستخدامات التجارية داخل التجمع الحضري (النسيج العمراني)، وهذا التوزيع المكاني يعكس نموذج التنظيم القائم للوظيفة التجارية.

المركزية التجارية centralité commercial: المركزية هي تأثير عنصر معين من مركز معين على الأنحاء والضواحي، وعليه فإن تركز وتجمع مجموعة من المنشآت التجارية بطريقة فعالة ومحكمة، يشكل لنا عامل مركزية.

التكتلات التجارية: نقصد بها تجاور مجموعة من المساحات التجارية (محلات ودكاكين)، حيث إن هذا التكتل يمكن أن يكون أفقياً على امتداد الشارع، أو عمودياً ضمن مبنى تجاري متعدد الطوابق.

التجارة الجوارية: يقصد بها التجارة البسيطة التي يرتبط توطينها في المجال بعدد السكان، وعموماً هي النشاطات التجارية الموجودة داخل وحدة الجوار أو ما يعرف بوحدة المجاورة السكنية (unité de voisinage).

CES (Coefficient d'Emprise au Sol) (Alaoui and Guillaumat, 1988): معامل الاستخدام على الأرض وهو حاصل قسمة المساحة المبنية على المساحة العقارية.

COS (Coefficient d'Occupation de Sol): معامل شغل الأرض ويساوي حاصل قسمة مجموع المساحات السطحية للمبنى على المساحة العقارية للمخصصة للمبنى.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

أبو صبيحة، كايد عثمان. *جغرافية المدن*. عمان، الأردن: دار وائل النشر، (٢٠٠٢م)، ص ١٧١.

شهرزاد، بوراس. "الديناميكية المجالية والأشكال الحضرية بمدينة باتنة." *أطروحة ماجستير، جامعة قسنطينة*، ٢٠٠١م.

عنون، نور الدين. "دور الوظائف التجارية في تنظيم مجال دائرة عين مليلة." *أطروحة ماجستير، جامعة قسنطينة*، ٢٠٠٢م.

لعروق، محمد الهادي. "تسيير وتهيئة صلاحيات المدن في صلاحيات الجماعات المحلية الجزائرية." *مجلة المدينة العربية*، العدد (١٤٠)، (أكتوبر ٢٠٠٨م)، ٧٤-٨٨.

مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية لولاية باتنة. *مونوغرافية ولاية باتنة*. باتنة ٢٠٠٧م.

مكتب الدراسات العمرانية. *المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU*. قسنطينة: URBACO، ١٩٩٤م، ص ١١.

ثانياً: المراجع الأجنبية

Alaoui, M. and Guillaumat, J. P. *Eléments de composition urbaine*. Paris: Presses Université de Paris, (1988).

Bornarel, A. and Coffre, J. L. *Urbanisme Commercial et qualité environnementale: guide méthodologique*. Paris: Arene Ile-de-France, (2005).

Cote, M. *Pays, paysages, paysans d'Algérie*. Paris: CNRS Editions, (1990).

Lekehel, A. "Base économique et rôle spatial des petites villes dans l'est algériennes, essai de typologie." *Thèse de doctorat d'état, université de Constantine*, (2002).

Martin, L. "Une nouvelle classification du commerce de détail à Pretoria." *Revu l'Espace géographique*, No. (4), (1999), pp. 309-319.

Merlin, P. and Choay, F. *Dictionnaire de L'urbanisme et de L'aménagement*. Paris: Presses Université de Paris, (1988).

Zucchele, A. *Introduction a L'urbanisme Opérationnel et a la Composition*. Vols. 2 and 4, Alger: OPU, (1984).

Mutations in the Internal Dynamics of the Urban City of Batna in the Shadow of the Growth of Its Business

Anoune Nourdine
Assistant Professor Class A Specialty Urban Planning,
Department of Earth Sciences, Faculty of Science, El-Hadj Lakhdar University, Batna, Algeria
noro01975@yahoo.fr

(Received 25/2/1430H.; accepted for publication 2/7/1431H.)

Keywords: Batna, Commercial centrality, Commercial structure, Area of influence.

Abstract. The Algerian cities have been known, during the last 10 years, as an unprecedented development, in their commercial activities, due to the political shift from the state economy to the market economy.

The commercial activity is one of the most important elements, for the continuity of the urban life and the organization of their dynamics. Founded during the colonial period, the City of Batna, is located in the heart of the Auresse. It has become after 150 years a metropolis that has a population of with 240,000 inhabitant. The commercial activity has dramatically increased that it gave the city the commercial vocation.

Through the analysis of the state of commercial buildings in each neighborhood and the general organization of the population dynamics in the context of the current state of the central business, we have the following results:

- The shift of a large number of commercial establishments that specialize in certain types of activities, from downtown, toward the area and the periphery Bouakal.
- The movement of people from other neighborhoods to downtown is due mainly to poor spatial distribution of activities, characteristics of urban transportation that converge to this point, and the social habits of its inhabitants.

Finally, in light of the study of the role of business in the organization of urban internal dynamics, we managed to imagine futuristic scenarios of urban dynamics. Then, all attempts to reorganize, shift or control of this dynamics will be made by manipulation of the central business of our city.