

# جدال

العدد 42 | كانون الأوّل 2024

باكورة مقالات

# طلبة سمينار الدراسات العليا

للعام 2024



مدي الكرمل

المركز العربي للدراسات  
الاجتماعية التطبيقية

جدل 42

كانون الأول 2024

## باكورة مقالات طلبة سمينار الدراسات العليا للعام 2024

تحرير: مهّد مصطفى

تدقيق لغوي: حنا نور حاج

تصميم: أمل شوفاني

حقوق النشر محفوظة 2024

مدى الكرمل - المركز العربي للدراسات الاجتماعية التطبيقية

العنوان: شارع هميچنيم 90، حيفا

البريد الإلكتروني: mada@mada-research.org

رقم الهاتف: 04-8552035



## المحتويات

المقدمة	06
مقاربات اجتماعية	07
الخصوصية في ظل ثقافة الرقابة أمير عودة	08
في راهنية الحرملك: تحليل نقدي لمنهجية الألقاب والأسماء في المجتمع الفلسطيني ميادة عصفور	12
السياسة الحملية، الإدارة الشبكية في السلطات المحلية ونجاعة العمل التشاركي أشواق مندية	16
سياسة وقانون	20
شعبوية تنياهو: ما وراء النصر الشامل مريم فرح	21
الدور الدبلوماسي للأكاديمية الفلسطينية دعد محمود	27
في ظل خسارة مؤكدة: الالتماسات المقدمة الى المحكمة العليا الإسرائيلية رعدة عواد	33
الحركة الإسلامية كتيار فاعل ومؤثر في النقب ساهر غزاوي	37

<b>فن وثقافة</b>	40
حملات التمويل الجماهيري كآلية للحفاظ على الهوية: صناعة الثقافة في الداخل الفلسطيني	41
معتصم زيدان	
أن تُنتج فنًا مستقلًا في فلسطين بين الرفاهية والفعل السياسي	45
عبير بشتاوي	
"العافية، المثني وما يُحسنُ" قراءة في جوهر ووسائل المجاورة عند منير فاشه	48
علي قادري	
الزمن المنفوي... قراءة في فيلم "السباحان"	52
علي مواسي	
<b>سياسات الحيّز</b>	58
بين النظري والعملي في خطط العمل المختلفة لتطوير البلدات العربية: طمرة نموذجًا	59
رزين دياب	
"روابي": البديل الوحيد في غياب المدينة الفلسطينية الحديثة	63
مريم حاج يحيى-عازم	

## بين النظري والعملي في خط العمل المختلفة لتطوير البلدات العربية: طمرة نموذجًا

رنين دياب\*

تفتقر بلداتنا العربية إلى الكثير من المرافق والأطر، التشغيلية منها والتعليمية، وكذلك الترفيهية، إضافة إلى كلّ البنى التحتية الهشة التي تكاد تكون معدومة في كثير من الأحياء والمناطق المختلفة في البلاد. تعاني بلداتنا العربية الكثير من النواقص والتهميش في شتى المناحي، وأظنّ أنّ أبرزها هي محاولة تطبيق نماذج مختلفة من الحلول التي مرجعيتها البلدات اليهودية، وبالتالي لا تكون هذه الحلول أداة ووسيلة للمساعدة، بل تكون خطة مدوّنة ومطبّقة عمليًا وورقيًا ولكن لا يطبقها السكّان أو جمهور الهدف. وفي مقالي هذا، سأتناول على نحو خاصّ موضوع نسخ نموذج سياسات المواصلات العامة في البلدات اليهودية والمختلطة إلى بلداتنا العربية دون أن تؤخذ بعين الاعتبار احتياجات الناس والمستخدمين، وسأوضح كيف أفضى هذا التغيير في سياسات الدفع خاصة إلى جعل إمكانية استعمال المواصلات العامة أقلّ إتاحةً، وفي أحيان كثيرة غير واردة. إضافة إلى ذلك، سأتطرق إلى موضوع البنى التحتية غير المجهزة لضمان مسارات مريحة وممكنة للحافلات. سأحدّث عن بلدي "طمرة" كمثال عينيّ، بعد أن أمضيت سنتين في الحقل البحثي في بلدة طمرة.

أُعلِنَ عن طمرة مدينةً عام 1996. لكن عند تجوالك في البلدة ستشعر وكأنّك في قرية قد قُلدت يوسام المدينة فقط لأنّ عدد سكّان البلدة قد تخطّى التعريف الرسمي للقرية. أمّا من حيث الميزانيات والأطر والبنى التحتية والخدمات، فهي مدينة ركيكة ولا تمتلك من سمات المدينة إلا عدد السكّان. تحاول الجهات المختلفة إثبات أنّها تسعى وتسهم في تطوير البلدة وتبني الخطط المختلفة وتحاول تفعيلها دون الخوض في تفاصيلها العميقة والتأكّد من أنّها تتناسب وتتلاءم مع متطلبات المجتمع الطمراويّ. موضوع المواصلات العامة يُعدّ من أكثر المواضيع المهمّة والمتداولة في الشارع الطمراويّ، لكونها الطريقة والوسيلة الوحيدة تقريبًا للتنقل في البلدة. على الرغم من كلّ أهمّيتها والحاجة إليها، فإنّها لا تخدم سكّان البلدة على نحو كافٍ؛ وهو ما اضطرّ أهالي البلدة إلى تبني طرق أخرى للتنقل.

على مدار سنتين، حضرتُ في الحقل البحثي لموضوع تنقل النساء في طمرة، وكان ما شدّني إلى بحث الموضوع هو ظاهرة تنقل النساء بمساعدة التنقل المجانيّ (حيث تقف سائقة السيّارة وتساءل المرأة السائرة على قدميها عن إمكانية انضمامها وتوصيلها، أو ترفع المرأة هي بنفسها يدها وتحاول إيقاف مركبة لتنقلها إلى وجهتها). وجدتُ أنّ هذه الطريقة هي الأكثر تداولًا والأكثر استعمالًا بين النساء، فقررت الخوض أكثر في الأسباب والتفاصيل.

إمكانية تنقل النساء في طمرة تجري بعدة وسائل:

1. سيارة خاصة: قسم كبير من النساء يتنقلن بواسطة سياراتهن الخاصة. النساء اللواتي يستخدمن سياراتهن الخاصة يكرن في الغالب مقتدرات مادياً، أو يتتمين إلى عائلات مقتدرة، وبالتالي يسمح لأنفسهن بشراء سيارة وجعلها وسيلة تنقل أساسية.
2. الحافلة: في طمرة أربعة خطوط داخل البلدة، إضافة إلى ستة عشر أخرى تتنقل من داخل البلدة إلى خارجها وبالعكس. الأربعة خطوط الداخلية في البلدة لا تغطي كل مناطق البلدة، إذ إنها تصل إلى بعض الأحياء ولكن ثمة مناطق أخرى لا تصل إليها البتة.
3. التنقل بواسطة التوصل المجاني (hitchhike) إما مع أشخاص مقرّبين أو أشخاص غرباء. وفي المعتاد مع المقرّبين تخرج مباشرة من البيت، ومن الممكن أن يكون صاحب السيارة رجلاً أو امرأة. أما مع الغريب، فقد يتعدّر عليها ذلك إلا إذا كانت امرأة هي التي تقود، وذلك بعد أن تبدأ بالسير على الأقدام إلى أن تتوقف لها إحدى النساء مقترحة أن توصلها.

في الغالب، تعتمد النساء على الطريقة الثالثة. وبما أنني في المعتاد أنتقل بسيارتي الخاصة، وأهتم أن أقترح على النساء اللواتي يسرنّ على الأقدام توصيلهنّ، فقد قرّرت أن أسألهنّ عن سبب استخدام هذه الوسيلة دون غيرها، كطريقة لفهم احتياجاتهنّ ومحاولة مساعدتهن من أجل تأمين وسائل ناجحة تساعدهنّ على الاستقلالية وعدم الاضطرار إلى اللجوء إلى تلك الوسيلة، وكذلك للاهتمام بالتوصل إلى الأسباب الحقيقية الكامنة وراء عدم استخدام الحافلات كوسيلة أولى، كي تتمكن من إتاحتها للجميع، وعلى وجه الخصوص النساء. النساء اللواتي استعملن التنقل المجاني هنّ -في الغالب- نساء ضمن الحالات الاجتماعية التالية:

- أ. نساء كادحات يعملن لإعالة العائلة، ورواتبهنّ هي مصدر الدخل الرئيسي لهنّ.
- ب. نساء يغيب عن بيوتهنّ "السند" المتعارف عليه في المجتمع (أي الرجل)، نساء غير متزوجات أو مطلقات، أو قد يكون الزوج مريضاً وملازمًا لفراشه.
- ج. نساء يعانين من حالة اقتصادية غير ثابتة (لا يتقاضين رواتب على نحوٍ دوريٍّ منتظم). ولربما هناك مجموعات أخرى، لكن هذا ما لاحظته في فترة السنتين الأخيرتين اللتين كنت خلالهما في الحقل البحثي، ومن خلال المحادثات التي كانت تدور من بداية صعود المرأة إلى مركبتي حتّى وصولنا إلى وجهتها استطعت أن أتوصل إلى أسباب أساسية ومهمّة لعدم اعتماد النساء على الحافلات، وبرأيي هذا يعود إلى حقيقة أنّ المستخدمين الحقيقيين للحافلات لم يكونوا شركاء في العصف الذهنيّ وتحديد الاحتياجات وطرق الإتاحة. إحضار خطة عمل ونسخها دون ملاءمتها لمجموعة الهدف تضاف فقط إلى قائمة الإنجازات التنظيرية دون العملية والتطبيقية.

طرحت النساء عدّة أسباب لعدم استخدامهنّ الحافلات، وكان أبرزها:

1. حاجتهنّ أن يمتلكن بطاقة خاصة للدفع، ممّا يعني أنّهنّ بحاجة إلى الوصول إلى نقاط بيع تلك البطاقات. يمكن شراء البطاقة من المجمع التجاري الذي يقع على الشارع الرئيسي ويقع قريباً من المدخل الرئيسي للبلدة. وهو ما يعني أنّ على المرأة الوصول إلى نقطة البيع للحصول على

البطاقة، أي أنها بحاجة أولاً إلى وسيلة تنقل للوصول إلى هناك، وثانياً هي أيضاً بحاجة إلى وقت للتواجد بشكل شخصي حتى الحصول على البطاقة. تكلفة البطاقة عشرة شيكلات، وهناك حاجة إلى الشحن بمبلغ عشرة شيكلات حداً أدنى. وإذا حدث أن أضاعت البطاقة فستحتاج إلى إعادة الكثرة.

2. عدم وصول الحافلات إلى بعض الحارات. وهو ما يعني أنه على النساء المشي أحياناً أكثر من ربع ساعة للوصول إلى المحطة.

3. الحاجة إلى شحن البطاقة من نقاط شحن معينة. هذه النقاط موجودة داخل البلدة، وبالتالي تحتاج إلى وسيلة نقل تمكّنها من الوصول إلى نقاط البيع.

4. عدم وضوح البرنامج الزمني للحافلات، والحاجة إلى تتبّعه بواسطة تطبيقٍ أكدت غالبية النساء على عدم تمسهنّ في استعماله. لذا لا يستطعن مواكبة المواعيد بواسطته، ولا يمكنهنّ من تتبّع مسار الحافلة والوقت الحقيقي الذي ستصل فيه.

5. إمكانية الدفع لمرة واحدة فقط بواسطة بطاقة ائتمان.

6. تقوم الحافلة بمسار طويل في خطّين أساسيين: خطّ يعمل على الشقّ الشمالي للبلدة، وخطّ للشقّ الجنوبي. معنى هذا أنّ من تحتاج إلى التنقل بين الجهات ستُضطرّ إلى تبديل خطّ في نقطة مركزية؛ وهو ما يعني أنها ستحتاج الكثير من الوقت حتى تصل إلى وجهتها.

هذه هي الأسباب الرئيسية التي تداولتها النساء. قد تكون ثمّة أسباب أخرى، لكنني سأنتقل إلى ما قالته النساء فقط. إذا أردنا أن نخوض في الأسباب بطريقة أعمق، فسنجد أنّ العامل الماديّ يشكّل سبباً أساسياً ورئيسياً ويظهر بطريقة مختلفة؛ فالحديث يدور عن نساء يعانين من ضائقة مادية معيّنة، أو بمعنى أدقّ هنّ نساء معيلات لعائلاتهنّ والموضوع الماديّ يشكّل عبئاً عليهنّ ولذا يخترن الحدّ من المصاريف حتى البسيطة منها، وبالتالي يصعب عليهنّ الشحن المسبق لكونهنّ يقمن بترتيب الأولويات أحياناً على نحو يومي. على سبيل المثال: شحن البطاقة يكلف عشرة شيكلات (إن كانت المرأة تحمل بطاقة)، وتكلفة التنقل بالحافلة داخل البلدة تبلغ ستّة شيكلات. معنى ذلك أنها ستُضطرّ في المرة القادمة إلى الشحن بعشرة شيكلات ثانية، ولأنّها تجد في أحيان كثيرة "بنت حلال" تقوم بتوصيلها فهي تفضّل ألاّ تشحنه. أضف إلى هذا أنها بحاجة إلى توصيلة حتى تصل إلى نقطة شحن، وبالتالي تفضّل أن تستغلّ التوصيلة لوجهتها الأساسية. والسبب الرئيسي الثاني البارز هو عامل الوقت؛ إذ إنّ موضوع عدم معرفة مواعيد "الباصات" يربك النساء ويجعلهنّ غير قادرات على أخذ هذه الوسيلة على محمل الجدّ، وكون طمرة بلدة تكثر فيها الازدحامات المرورية يعرقل وصول الحافلات في الوقت المحدّد. بالتالي، لا تستطيع النساء مواكبة تحركها؛ وذلك أنّ الترقّب بحاجة إلى تطبيق، فتفضّل ألاّ ترتبط بها دون أن تعرف حتماً متى ستصل (بعض النساء بحاجة إلى توقيت واضح كي يقمن ببناء مسارهنّ - من جهة تحضير ما تحتاج إلى تحضيره قبل الخروج من البيت، أو من جهة التحقّق من وقت خروجها من المنزل والوصول إلى المحطة مشياً). وفي كثير من الأحيان، ستفضّل "بنت الحلال" التي تقف لها من البداية دون أن تبذل جهداً بالسير إلى المحطة والتوتّر بسبب عدم معرفة توقيت الحافلة (أحياناً تصل هذه قبل الوقت المعتاد، وفي أحيان أخرى تتأخّر). عدم ثبات الأوقات دفع بالنساء أن يبحثن عن بديل ملائم أكثر من البديل الذي جرى استنساخه من

مجتمع يختلف باحتياجاته وإمكانياته عن نساء طمرة. مع كل هذه التحديات، كانت النساء يخترن التنقل بالحافلات بين الحين والآخر، أو ربّما في أوقات مستعصية لا يكون أمامهنّ خيار سوى الحافلة. لكن إلغاء إمكانيّة الدفع لمرة واحدة جعلها إمكانيّة غير واردة عند الكثير من النساء. غالبية النساء لا يحملن بطاقة اعتماد للدفع بواسطتها، وإن حملن البطاقة فهنّ غير خبيرات في استعمال الهاتف الذكيّ للدفع عبّره بواسطة التطبيق، فلا يمكنهنّ ذلك من استخدام الحافلة.

العاملان الأساسيّان في حياة النساء العاملات، وبخاصّة من تعيل العائلة وتكون هي المصدر الأساسيّ لتلبية احتياجاتها، هما الوقت والمال نفسه. فهي تقوم بدورين أساسيين: الأوّلى يتمثّل في العمل المنزليّ، وتجهيز الطعام، وترتيب البيت، وكلّ المهامّ المتعلّقة بالبيت، فبالتالي هي بحاجة إلى ترتيب وقتها والاستثمار فيه بالطريقة الأنجع؛ وذلك أنّ تحديات الوقت التي تنتج عن الحافلة تزيد من توتُّرها وتُعيق تنظيم وقتها بالطريقة الأفضل لها. الدّور الثاني يتمثّل في ترتيب أولويّات المال الذي تحصل عليه وتوظيفه وإنفاقه في أماكن أكثر حتّى عندما يجري الحديث عن مبالغ بسيطة (الشحن بمبلغ حدّ أدنى قد يجعلها تختار وسيلة أخرى وشراء الخبز للعائلة، مثلاً، لكن الدفع لمرة واحدة سيُبقي معها قسمًا من مبلغ شراء الخبز، وهذا سيخفّف من المبلغ المُنفق. قد يكون ذلك مبلغًا بسيطًا لدى البعض، لكنّه ليس كذلك لدى فئات أخرى). لذا، أظنّ أنّه عندما جرى تبني فكرة "الحدّات والتطوُّر" لم تأخذ الجهات المختصّة في الاعتبار رأي وحاجة الشرائح المختلفة التي ستقوم بالتعامل مع هذا التطوُّر، بل أتت مع خطة جاهزة ناقشها ورّبها مسؤولون غالبًا وصلوا إلى مكاتبتهم بسياراتهم الخاصّة دون أن يكابدوا عناء السفر بالحافلة، وإن احتاجوا فبطاقات اعتمادهم جاهزة لتمرّر لمرة واحدة من أجل استخدام الحافلات. التوصل إلى حلول خاصّة من تلك التي تُدرج تحت عنوان التسهيل دون مشاركة الفئة الحقيقيّة التي تحتاج إلى هذا التسهيل يأخذنا إلى حلول رائعة في التنظير لكنّ صعبةٍ وبعيدة كلّ البعد عن التنفيذ. لا يمكن أن نرضى بتبني خطط عمل تتماهى مع التطوُّر وتتلاءم مع احتياجات شعب معيّن واستنساخها مباشرة لمجتمعنا وفئاتنا المختلفة دون الخوض والرجوع إلى أصحاب الشان.

**\*رنين أحمد حميد دياب: طالبة ماجستير في علم الإنسان، جامعة حيفا. ناشطة اجتماعيّة.**





**مدى الكرمل**

المركز العربي للدراسات  
الاجتماعية التطبيقية