

Vladimir Točkovski *

LES PROCÈS MIGRATOIR DANS LA REGION SUBURBAINE DE BITOLA

La ville de Bitola, la plus grande agglomération urbaine dans la vallée Pélagonique possède une excellente situation géographique dans la région Sud-Ouest de la Péninsule Balkanique. A travers cette vallée, c'est à dire, à travers la localité de Bitola, située sur la crête médiale-occidentale de la même vallée s'étendent les voies naturelles qui mènent de la ville de Dratch-située sur la côte méridionale de la Mer Adriatique et les vallées de Prespa, Ohrid et Elbasan, situées à l'Ouest de la vallée Pélagonique, vers les côtes Nord de la Mer Egée et le Povardarije central.

Dans les environs proches de l'emplacement actuel de la ville, se trouve la cité antique Heraclea Lincestis, qui est mentionnée avec ses 50.000 habitants.

On ne sait pas au juste à quelle époque cette ville a été formée dans la localité actuelle, mais, sous le nom de Bitola elle fut mentionnée pour la première fois en 1014. Durant toute son existence, elle a eu un rôle très varié; tantôt elle était centre d'une région très large et tantôt centre d'une région plus étroite, et tout cela par rapport à son importance militaire; politique et économique du moment même. La population y augmentait ou diminuait selon sa puissance économique et à certains moments il y a eu même des changements ethniques.

Vers de fin du XIX siècle et les premières dix années de notre siècle, Bitola fut un grand centre administratif ottoman, avec un important régiment militaire ainsi qu'un grand centre cultural et économique pour la plus grande partie de la Macédonie Occidentale, pour Kosovo et l'Albanie.

En 1910 la ville comptait 48370 habitants. Durant les guerres Balkaniques et la Première Guerre mondiale, les grandes actions militaires, qui ont eu lieu dans la ville même ainsi que dans ses environs, ont été la cause du départ de l'émigration des citoyens et des paysans.

A la fin de la Première Guerre mondiale, lors de la délimitation avec la Grèce (à 14 km de la ville) et l'Albanie, la ville fut isolée de la communauté économique et transformée en simple ville provinciale et limitrophe. En 1921 elle ne comptait que 28.470 habitants, donc 19.952 de moins qu'en 1910. Les

* Mag., prof., Pedagoška akademija, Bitola, glej izvleček na koncu zbornika.

villages de Trnovo et Magarevo étaient presque vides et la population des autres localités rurales aussi furent diminuées de beaucoup.

Dans la période entre les deux grandes guerres, l'économie de la région était dans un état non seulement stagnant, mais même arriéré. Ce qui n'attirait personne à y rentrer sauf les employés administratifs et les militaires du Royaume Yougoslave.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale la ville était sous l'occupation fasciste-bulgare et à cette époque il n'y a eu presque pas d'immigration sauf celle des employés et de leurs familles, qui s'y étaient installés dans la période précédente. Le 11 Mars 1943 les Juifs ont été déportés à Treblinka en Pologne où ils ont péri. Ce moment-là vient s'installer dans la ville un certain nombre de familles, en particulier des familles venant des régions situées le long de la rivière de Radika, occupées à ce moment par les fascistes italiens.

De nouvelles perspectives pour le développement de la ville, et le déplacement de la population dans la vallée Pélaganique sont créés à la fin de la II Guerre Mondiale avec la formation de l'Etat macédonien, la République Populaire de Macédoine dans le cadre de la RFP de Yougoslavie.

Dans les premières années après la guerre Bitola devint le centre administratif de toute la Macédoine Occidentale, qui représente les 33,14 % de tout le territoire de la République de Macédoine. Devenue centre administratif, économique et culturel de la région Sud-Ouest de la Macédoine, la ville commence à attirer de nouveaux habitants. D'après le dénombrement de 1953 le territoire actuel de la commune de Bitola avait une population augmentée de 12.620 habitants dont 6.803 dans la ville ou 22,2 % de plus par rapport à la population de 1948. Dans la ville avec l'accroissement naturel de la population on assiste aussi à un accroissement mécanique, dû à l'arrivée des émigrés politiques des régions septentrionales de la Grèce (la Macédoine Egée) et des villages environnants.

Dans la période immédiate à la libération les localités rurales: Lavtsi, Brou-snik, Dihovo, Boukovo, Krstor, Trnovo et Magarevo, situées au pied du Pélistier et à 5,6 ou 8 kilomètres de la ville, faisaient partie de la région suburbaine. Quant aux localités rurales de la plaine comme Gorne Orizari, Rachtani, Poechevo, Kravari bien plus proches de la ville, elles ne possédaient aucun élément suburbain.

Après la liquidation des coopératives agricoles commence la migration dans la direction village - ville; villages de montagnes-villages de plaines. A cette époque a eu lieu aussi une migration de la population de religion musulmane vers la Turquie.

Dans la période 1953-1971 la population de la ville a augmenté de 37.560 habitants à 65.035 soit 73,13 %. D'après le dénombrement de Bitola aurait dû avoir

70.000 habitants l'émigration exclue.

De tous les habitants de la ville de 1971, qui n'étaient pas nés dans la ville, les 73,47 % y sont immigrés dans la période 1953-1971. Les 73,1 % des immigrés sont venus des localités rurales et 1,8 % des localités urbaines.

Les 42,26 % des immigrés sont de la même commune, 45,57 % des autres communes de la Macédoine et 6,05 % des autres Républiques. Les immigrés des autres communes macédoniennes appartiennent aux communes de Resen et Demir-Hisar qui gravitent vers Bitola.

Dans la période de 1953-1971 le développement économique de la ville et de la commune est plus rapide.

Des routes peu poussiéreuses relient les localités rurales à la ville, un service suburbain régulier d'autobus est institué, le nombre des autos individuelles augmente. En 1965 dans la commune il y avait 681 automobiles, en 1971-5357 et en 1976-10.294. La grande affluence de population dans la ville, n'allait pas au pas de l'intensité dans la construction de logis ce qui fut une des causes de la diminution de cette affluence. En 1971 la ville disposait de 14.909 logis pour ses 16.174 ménages, donc pour 8,39 % de ménages le problème n'était pas résolu. Dans les dernières 13 années, de 1964-1976 dans la commune on construit annuellement en viron 561 logis cont 75,6 % dans la ville. Dans la période 1964-1970 de tous les logis construits les 81,8 % sont dans la ville et rien que 18,2 % dans les localités rurales. Dans la période 1971-1976 la construction de logis dans les localités rurales augmente. De tous les logis construits dans cette période dans la commune, 59,8 % sont dans la ville et 30,2 % dans les localités rurales.

Les procès sociaux et économique qui se sont produits après 1953 ont contribué aux changements de la région suburbaine et ont énormément influencé la migration de la population.

A côté des localités voisines situées dans la plaine: Gorno Orizari, Dolno Orizari, Logavardi, Kravari, Poechevo, Mogila, Koukouretchani, presque toutes éloignées 7 km du centre de la ville. Dans toutes ces localités, déjà considérées comme suburbaines, d'après le dénombrement de 1971 le 31,8 % des habitants étaient des immigrants. Le pourcentage des immigrants dans les différentes localités est de 13,4 % à Brounsnik, 15,9 % à Mogila, 16,1 % à Trnovo-Magarevo jusqu'à 79,7 % à Kravari. De tous ces immigrants les 73,7 % sont venus surtout des localités rurales de la même commune.

La plus grande immigration s'est réalisée dans les localités suburbaines: Gorno Orizari, Boukovo, Bistritsa, Lavtsi, Logovardi. En 1971 de toutes les 17 localités suburbaines, rien que dans les 6 mentionnées ci-dessus habitaient le 41,98 % de toute la population et les 62,27 % de tous les immigrants. Dans ces 6 localités les 47,2 % des habitants en 1971 n'étaient pas nés dans la localité d'habitation et de tous ces habitants les 67,5 % s'y sont installés dans

la période de 1961-1971 et les 80,69 % dans la période de 1953-1971.

Dans les localités suburbaines à côté de l'immigration il y a eu aussi une importante émigration de la population. Après la II Guerre mondiale dans les localités: Trnovo-Magarevo, Krklino, Rahtani, Krstor, Brousnik, Lavtsi et Boukovo dans certains dénombremets il y a eu moins d'habitants que dans les précédents. Par exemple les localités: Lavtsi, Brousnik, Krstor et Rahtani en 1971 comptaient moins d'habitants qu'en 1948. La plus grande localité Boukovo en 1948 comptait 1878 habitants, en 1971-2.047 habitants dont 843 immigrés dans la période 1953-1971.

En même temps avec la migration dans la commune, nous avons aussi la migration quotidienne dans les directions: village-ville-village et ville-village-ville.

Au mois de mars et avril 1978 en assembla des données sur la migration quotidienne. On a enquêté 11.919 ouvriers et 5187 élèves des écoles secondaires. De 11.919 les ouvriers qui travaillent seulement dans l'industrie, dans la construction et le transport, 476 personnes voyagent chaque jour. 26,68 % avec leurs propres voitures; 24,37 % à pied et avec le transport suburbain, 19,74 % à bicyclette et 2,52 % par train. De tous ces gens qui voyagent chaque jour pour se rendre à leur travail dans la ville, 69,96 % viennent des localités suburbaines faisant 7 km en moyenne; les autres ouvriers arrivent des autres localités de la commune éloignées de 7-25 km de la ville et des villes Prilep, Resen, Ohrid.

Avec la création de nouveaux centres de l'industrie dans les localités rurales éloignées jusqu'à 15 km, 433 ouvriers provenant de la ville font le voyage quotidien en autobus.

Parmi les ouvriers enquêtés qui travaillent dans l'agriculture et bûcherons 81,05 % voyagent jusqu'à la place du travail. La plupart, 41,13 % voyagent dans la direction ville-village centre de l'organisation même; et les autres dans la direction lieu d'habitation-lieu de travail voyagent aussi en autobus ou camion appartenant à la même organisation.

Il est intéressant aussi de remarquer que des ouvriers font le voyage quotidien Bitola-Resen et Bitola-Prilep en autobus ou avec leurs autos individuelles ce qui est facilité grâce à l'autocirculation et aux routes.

Des 5.187 élèves des écoles secondaires, qui furent enquêtés-649 ou 12,51 % voyage en autobus; 2,77 % en voitures; 1,39 % en train; 3,08 % en bicyclette et 27,43 % à pied. De tous les élèves-voyageurs 74,88 % viennent des localités suburbaines et les autres viennent des autres 26 localités de la commune et 14 élèves de Prilep.

De tous les élèves qui viennent à pied dans la ville les 82,6 % viennent des localités Gorno Orizari, Lavtsi et Brousnik situées à km du centre de la ville.

De tous les détails exposés ci-dessus, il est évident que la suburbaine s'élargit constamment en corrélation avec le développement économique de la ville augmente aussi sa possibilité d'absorber un plus grand nombre d'ouvriers et la circulation quotidienne des ouvriers dans la direction localité suburbaine-ville augmente aussi.

Dans la commune de Bitola on s'efforce d'arrêter l'afflux de la force ouvrière dans la ville sous forme d'immigration en créant à ceux qui habitent dans les localités de meilleurs moyens de transport pour leur voyage quotidien.

Литература:

1. Савезки завод за статистику - Статистички годишњак Југославије за годините: 1964 до 1977.
2. Републички завод за статистика на СРМ - Први резултати од пописот на населението и стамовите во 1971 година по населби, Скопје, 1971 год.
3. Републички завод за статистика на СРМ - Статистички годишњак за 1972 год. Скопје, 1972 година.
4. Дирекција државне статистике у Београду - Претходни резултати пописа стамовништва у краљевини Срба, Хрвата и Словенаца 31 јануара 1921 године, Сарајево, 1924.
5. Д-р Трајче Груевски - Битола, Дејството на основните фактори врз општествено-економскиот развoтoк, ракопис, Скопје, 1964.
6. Група автори - Битола, Вчера, денес и утре -, фотомонографија, "Наша књига", Скопје.
7. Лексикографски завод ФНРЈ - енциклопедија Југославије, книга I, Загреб, 1955.
8. Митко Павов, - Битола, "Земља и Људи", свеска 6, Београд, 1956 г.
9. В. Точковиќи и В. Костовски - Битола, Стопански и културек центар во Пелагомија, "Географски виџик" книга I, Скопје, 1970.

МИГРАЦИОНИ ПРОЦЕСИ ВО ПРИГРАДСКАТА ЗОНА НА БИТОЛА

Градот Битола најголема урбална населба во Пелагониската Котлина има извонредна поволна географска положба во југозападниот дел на Балканското Полуострво. Преку Пелагониската Котлина, одгосмс локацијата на Битола, на западниот средишен раб на котлината, водат природни сообраќајници од пристаништата Јужен Јадран-Драч и котлините западно од Пелагониската Котлина /Преспанската, Охридската, Елбасанската/ за северните брегови на Егејско Море и Средно Повардарие.

Кон крајот на 19-от век и првата деценија на овај век Битола била голем административен центар во Турската Империја со стациониран поголем воен гарнизон и за голем дел од Западна Македонија, Косово и Албанија културен и стопански центар. Во 1910 година градот броел 48370 жители што е за 986 жители повеќе од бројот на населението на Скопје. Во втората деценија на овај век, за време на Балканските и I-та Светска војна, градот и неговата околина беа поприште на воени дејствија што беше причина за големо раселување на населението како од градот тако и од околните села. Со завршувањето на I-та светска војна и утврдувањето на новите државни граници, спрема Грција /на само 14 км./ и Албанија, градот остана изолиран од стопанската заднина и стана погранична провинциска населба. Како резултат на несигурноста за време на војните и повлекувањето на новите државни граници, во 1921 година градот броеше само 28470 жители или 19952 жители помалку од 1910 година. Селата Трново и Магарево беа готово раселени а беше намален бројот на жителите и во други селски населби.

Во меѓувосениот период, 1918-1941 година, стопански гра-

дот стагнираше па дури и назадуваше и не беше привлечен за враќање на поранешното и доселување на ново население освен за чиновници од административниот и воениот апарат на Кралството на Србите, Хрватите и Словенците односно Југославија.

Во текот на II-та Светска војна градот беше под бугарска фашистичка окупација и поголеми мигрирања на населението немаше освен примудното исселување на чиновниците од административниот и воениот апарат и нивните семејства, што беа населени во меѓувоениот период односно Срби населеми по 1918 година и на 11 март 1943 година депортирањето на 3013-те Евреи во Треблинка, во Полска, каде беа уништени. Во овој период од териториите кои беа под италијанска фашистичка окупација во градот се доселија извесен број семејства главно од мијачките села по долината на Радика.

Завршувањето на II Светска војна и создавање на македонска државност, Народна Република Македонија во рамките ФНРЈ, отвори нови перспективи и за подемот на Битола и за големо раздвижување на населението и во Пелагониската Котлина. Во првите повоеани години Битола станува административен центар за цела Југозападна Македонија, која опфаќаше 33,14% од територијата на СРМ, на кој простор живеаа 368547 жители.

Како административен, културно-просветен и стопански центар во Југозападна Македонија градот почна да привлекува ново население. Веќе со пописот на населението спроведен во 1953 година на територијата на демешната битолска општина бројот населението беше зголемен за 12612 жители, а сèмо во градот за 6803 жители или за 22,16% во однос на бројот на населението од 1948 година. Во градот, покрај природниот припаст силен е и бранот на механичкиот припаст на населението кој се должи главно на населување бегалци /политемигранти/ Македонци од северка Грција-Бугејскиот дел на Македонија и околите села.

Во периодот непосредно по ослободувањето за приградска зона можат да се сметаат селските населби: Лавци, Брусник, Дихово, Буково, Крстоар и Трново и Магарево, главно подпелистерскиот села оддалечени од центарот на градот до 5 км, Дихово - 6 км, и Трново и Магарево - 8 км. Знатно поблиските до градот

полски села како: Горно Оризари, Раштани, Поешево, Кравари и др., не покажуваа елементи на приградски населби. Во овој период од миграциите на населението се ограничуваа и со административни мерки.

По растурањето на селските работни задруги почнува поголемо движење на населението на релација село-град, а во Битолско Поле со планинскиот раб и на релацијата планински-полски села. Започнува и бран на исселување на население од исламската религија за Турција. Покрај Турци се иселуваа Албанци, Македонци и Цигани-Роми кои базирајќи се на религиозната припадност се определува за Турци.

Во периодот 1953-1971 година бројот на населението во Битола зголемен е од 37560 на 65035 жители за 73,13%. Во 1971 година од пописаните жители во градот 25155 се доселиле во периодот 1953-1971 година. Како просечната годишна стапка на природниот прираст на населението во градот за периодот 1971-1977 година изнесуваше од 8,68% до 10,34%, а во порамешните години беше и повисока, тоа во 1971 година, во колку немаше иселување од градот, Битола требаше да брои околу 70000 жители. Од сите жители во 1971 година кои не биле родени во градот на доселени во периодот 1953-1971 година се паѓаат 73,47% а останатите биле доселени до 1952 година. Од сите доселени 73,1% се доселиле од село и 18,02% од град и за околу 8% е непознато од каква населба се доселиле.

Од сите доселеници само 42,26% се доселиле од истата општина, 45,57% од друга општина на СР Македонија и 6,05% од други републики на Југославија. Најголем број на доселениците од други општини од СР Македонија се маѓа на општините Демир-Хисар и Ресен кои гравитираат кон Битола, а добар број доселеници се од Охридска Општина.

Во овој временски период, 1953-1971 година, поинтензивно се развива стопанството во градот и општината. Селските населби со градот се поврзуваат со обеспрашени патништа, се воведува редовен приградски автобуски сообраќај, а и индивидуалната моторизираност се зголемува. Во 1965 година во општината имаше 681 патнички автомобили, во 1971 година 5357 и во 1976 година

10294. Зголемењот прилив на населението во градот ме беше пратеј и со соодветно интензивна стабилна изградба што на својвиден начин го сопираше доселувањето во градот. Во 1971 година на 16274 домаќинства во градот беа пописани 14909 стапови. За последните 13 години, 1964-1976, во општината се градеани просечно годишно 562 стапа, од тоа во градот 75,6%. Во периодот 1964-1970 година од вкупно изградените стапови во општината 81,8% беа изградени во градот, а само 18,2% во селските населби. Во периодот 1971-1976 година се зголемува изградбата на стапови во селските населби, од вкупно изградените стапови во општината 59,8% биле изградени во градот, и 30,2% во селските населби.

Општествените и стопанските процеси што се одвиваа во периодот после 1953 година придонесоа да се менува и приградската зона, а што имаше одраз и на миграционите движења на населението.

Покрај наведените приградски населби, се повеќе се поврзуваат со градот и блиските населби: Горно Оризари, Долно Оризари, Логоварди, Кравари, Поешево, Могила, Кукуречани, Бистрица, Раштани, сите оддалечени до 7 км. од центарот на градот. Во сите наведени како приградски населби според пописот од 1971 година 31,8% од населението било доселемо. Процентот на доселеници за одделни населби се движи од 13,4% за Брусник, 15,9% за Могила, 16,1% за Трново-Магарево до 79,7% за Кравари. Од сите доселеници 73,7% се доселени главно од селски населби од истата општина.

Најголемо и најинтензивно е доселувањето во приградските населби: Кравари, Горно Оризари, Буково, Бистрица, Лавци и Логоварди. Во 1971 година од 17-те приградски населби само во овие 6 населби 41,98% од вкупното население и 62,27% од сите доселеници. Во наведените 6 населби од вкупното население во 1971 година 47,2% не биле родени во местото на живеење а од сите доселеници само во периодот 1961-1971 година се доселелиле 67,5%, и во периодот 1953-1971 година 80,69%.

Во приградските населби покрај доселувањето значително било и исселувањето на населението. Во населбите Трново-Магарево,

Крклино, Раштаи, Крстоар, Брусник, Лавци и Буково покрај доселувањето за одделни пописи на населението по II Светска војна имало и помалку жители од претходниот попис, а во населбите Лавци, Брусник, Крстоар и Раштаи во 1971 година имало помалку население од бројот на жителите во 1948 година. Во 1971 година во секоја од наведените населби имало доселени во периодот 1953-1971 година од 46 жители во Раштаи до 154 жители во Брусник. Во најголемата приградска населба Буково во 1948 година имало 1878 жители, а во 1971 година 2047 жители од кои 843 жители биле доселени во периодот 1953-1971 година.

Покрај преселувањето, во подрачјето на општината, живеат и дневната миграција на населението нарочито на релација село-град-село, а има и миграција и на релацијата град-село-град.

Во текот на март и април 1978 година собрани се податоци за дневното движење на населението во општината за 11919 работници, само од: индустријата, градежништвото и транспортот 476 работници патуваат од местото на живеење до градот секојдневно. Од работниците што секојдневно патуваат 26,68% користат приградски сообраќај, 26,68% патуваат со сопствени коли, 24,37% пешки и со градски сообраќај, 19,74% со мопед и велосипед и 2,52 со воз. Од сите работници што секојдневно патуваат на работа во градот 69,96% се од приградските населби, што значи патуваат до 7 км. а останатите од уште 36 населби од општината оддалечени 7-25 км. од градот, и 7 селски населби од други општини и од градовите: Прилеп, Ресен и Охрид.

Со изградбата на преработувачки капацитети во селските населби секојдневно со автобус од градот патуваат 433 работници на оддалеченост до 15 км.

Од анкетираниите вработени во земјоделството и шумарството 81,05% секојдневно патуваат до работното место. Најголем број, 41,13% патуваат на релација град-седиште на работна организација то ест работно место, а останатите на релацијата место на живеење работно место, на оддалеченост од 1 до 7 км., во најголем дел со превоз на работната организација.

Интересно е да се одбележи дека демес работници патуваат секојдневно до работното место и на релацијата Битола-Ресен и

Битола-Прилеп со јавен превоз и сопствени коли, а што е овозможено со развиеноста на автосообраќајот и патната мрежа.

Од анкетираниите 5187 ученици во средни училишта, 649 ученици секојдневно патуваат од селски населби во училиштата, а што изразено во проценти изнесува 12,51%. Од учениците патници 65,33% патуваат со автобус, 2,77% со коли, 1,39% со воз, 3,08% со мопед или велосипед и 27,43% пеш. Од сите ученици патници 74,88% се од приградските населби а останатите од уште 26 населби од општината и 14 ученици од Прилеп. Од сите ученици патници што доаѓаат пеш во градот 82,58% се од населбите Горно Оризари, Лавци и Брусник оддалечени од Центарот на градот до 4 км.

Од изложението може да се види дека приградската зона со развитокот на современист сообраќај, нарочно автосообраќајот, како резултат на изградбата на обесправени патишта постојано се шири и во колку повеќе се развива градското стопанство во толку градот може повеќе да апсорбира работна сила и се зголемува дневното движење на работната сила на релацијата приградска населба-град.