

صراع استخدام الأراضي في المناطق الحضرية

جوردون كلارك

الفصل الحادي والعشرون من كتاب

الجغرافيا التطبيقية : المبادئ والممارسة

أ.م. مانيون

ترجمة بتصرف

أ.د. مضر خليل عمر

مقدمة وخلفية للموضوع

ما هي المناطق الحضرية وأين تقع ؟ لا يمكن وضع تعريف دقيق أو خريطة لها ، ولكن بشكل عام ، تُشير المناطق الحضرية إلى تلك المناطق الواقعة خلف الجزء العمراني من المدينة مباشرةً ، على الرغم من أنها ما تزال قريبة بما يكفي من المدينة لتكون عرضة لضغوط تطوير مكثفة (للاطلاع على مناقشة التعريفات، ينظر بورن وسيمونز 1978: الصفحات 18-41). المناطق الحضرية ليست خطأً على الخريطة ؛ إنها منطقة ذات أنشطة حضرية متناقضة شعاعياً . إن وجود منطقة حضرية هو ما يمنع التمييز بين المناطق الحضرية والريفية ، لأن المناطق الحضرية تتميز بخصائص كليهما . ومع ذلك ، فهي أكثر من مجرد مزيج من الاثنين ؛ المناطق الحضرية مكان مميز له خصائصه الخاصة . إنها ، قبل كل شيء ، منطقة تشهد صراعاً محتدماً على استخدام الأراضي ، وعدم يقين ، وإمكانات ربحية ، ومن هنا تأتي أهميتها للجغرافيين.

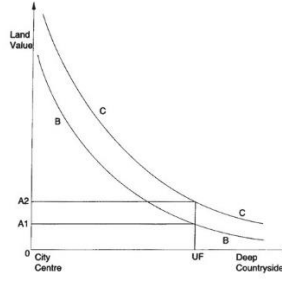
يمكن القول إن كل جزء من المدينة كان يقع في وقت ما على هامش المنطقة العمرانية في مرحلة ما من تاريخ المدينة - سانت مارتن إن ذا فيلدز، الآن في وسط لندن ، كانت كذلك بالضبط . إن كيفية تطور الأرض عند وجودها على الهامش ستترك بصمة على الشكل العمراني للمنطقة ، والتي ستستمر طويلاً بعد أن تبتلعها المدينة المتوسعة . وبالمثل ، فإن كيفية تعامل المجتمع مع أطرافه الحضرية تخبرنا بالكثير عن كيفية عمله ، والقيم التي يؤمن بها ، وكيف تطورت هذه القيم . لم تعترف النماذج الجغرافية الأولى للمدن بمفهوم الهامش الحضري . التقت المدينة بالريف ، ولم يكن هناك انتقال بينهما ، حيث تميز كل منهما من حيث الهياكل الاقتصادية والاجتماعية والثقافية .

استُبدل هذا النهج بما يُمكن تسميته بنماذج "المرحلة" أو "التدرج" . وحددت بعض هذه النماذج فئات واسعة من المناطق ، بدءاً من المناطق الحضرية وشبه الحضرية وصولاً إلى المناطق الريفية والريفية جداً . بينما استندت نماذج أخرى إلى أعمال فون ثونن والنماذج الكلاسيكية للهيكل الحضري التي وضعها بورغيس وهويت (للاطلاع على مراجعة لهذه النماذج، ينظر جونسون 1972؛ نورثام 1975). في هذه النماذج ، يمتد تدرج مستمر من مركز المدينة إلى أعماق المناطق الريفية ، مع انخفاض مستمر من الأول إلى الثاني في قيم الأراضي ، والأرباح لكل وحدة مساحة ، وكثافة البناء والسكان (الشكل 21.1) . في هذه النماذج ، تُعد الحافة الحضرية منطقة ترتفع فيها قيم الأراضي بمرور الوقت مع استبدال استخدامات الأراضي الأكثر إنتاجية وكثافة ، على سبيل المثال ، بالزراعة . ويتضح ذلك في الشكل 21.1 من خلال ارتفاع قيم الأراضي عند النقطة UF .

أشارت مراجعة للنموذج أجراها سنكلير (1967) إلى أنه على الرغم من ارتفاع قيمة التطوير مع اقتراب المرء من مركز المدينة ، إلا أن القيمة الزراعية انخفضت لأن التخريب واحتمالية البناء الحضري

العالية قللتا بشكل متزايد من ربحية الزراعة بالقرب من أطراف المدينة . وقد ألهم موضوعا "التأثير الحضري على الريف" و"الانتقال من الريف إلى الحضر" العديد من الأبحاث التي أجراها الجغرافيون على أطراف المدن . وقد سعت هذه الأبحاث إلى دراسة التأثير الحضري والتحول الحضري كعمليتين . **ماذا حدث وكيف حدث؟** كانت هناك دراسات على أطراف المدن ركزت على تكثيف الزراعة ، وزيادة البناء ، والتطوير الترفيهي ، وكيفية عمل سوق الأراضي (للاطلاع على المراجعات، ينظر باسيوني 1984؛ جيلج 1985؛ مائر 1986؛ روبنسون 1990).

Figure 21.1 Land values around a city and the effect of urban expansion on land values.



Notes: B=original bid-rent curve; C=new bid-rent curve after urban expansion; UF=arbitrary point at urban fringe where land values rise from A1 to A2 after urban expansion.

اهتم مجال بحثي آخر بالتخطيط في المناطق الحضرية . فإذا لم يُترك الانتقال من الريف إلى الحضر للسوق الحرة ، فكيف يُمكن صياغة المصالح العامة وتفعيلها في عملية التنمية ؟ ما هي عواقب وآثار تخطيط استخدام الأراضي على وتيرة وشكل النمو الحضري ؟ ويتمثل بُعد آخر في دراسة مواقف جماعات الضغط في معارضتها لعملية التنمية . **فالمناطق الحضرية ليست منطقة متجانسة ، إذ تختلف استخدامات أراضيها وتاريخها من مدينة إلى أخرى ومن ثقافة إلى أخرى** . كما أنها ليست منطقة فريدة تمامًا ، إذ يمكن العثور على ضغوط التنمية التي تواجهها المناطق المفتوحة نتيجة زحف الضواحي في مراكز المدن ، عندما تصبح المواقع الرئيسية متاحة لإعادة التطوير (مثل مناطق الموانئ السابقة).

ومع ذلك ، تُثير أطراف المدينة سحرًا خاصًا لدى العديد من الفئات . فبالنسبة لسكان المدينة ، فهي المكان الذي يختبرون فيه لأول مرة الريف المفتوح والمزارع والطبيعة . بالنسبة للمزارع ، قد يُعيق قرب المدينة الزراعة ، ولكنه يُتيح إمكانية الوصول بشكل أفضل إلى العملاء وتحقيق مكاسب مضاربة من خلال بيع الأراضي إلى شركات بناء المنازل . أما بالنسبة للمهاجرين الريفيين الفقراء ، فقد تكون مواقف الكرفانات والأحياء الفقيرة والمستوطنات العشوائية في ضواحي المدن أقرب ما يمكنهم تحمله من مساكن تُتيح لهم الحصول على وظائف في المناطق الحضرية . تتميز ضواحي المدن بصورة مميزة ومزيجها الخاص من استخدامات الأراضي والقضايا والمشاكل.

طبيعة المشكلة:

هل تُدار ضواحي المدن وكيف؟

ركزت العديد من الأبحاث الجغرافية حول ضواحي المدن على ما إذا كان ينبغي التخطيط للانتقال من الريف إلى الحضر، وكيف ؟ وعواقب محاولة تخطيط هذه العملية . تُركز مسألة "هل ينبغي التخطيط الانتباه على مدن السوق الحرة ، حيث يُسمح للمشاريع الخاصة بحرية كبيرة . لوس أنجلوس مدينة جيدة مثال (ينظر دراسة الحالة في الملحق 21.1) وهو نموذجي لنوع إدارة المناطق الحضرية في العديد من المدن

الأمريكية . ويبقى التركيز على حق الفرد في الافادة من تطوير أرضه . ومن المرجح أن تؤدي المنافسة المفتوحة على المواقع إلى خفض أسعار الأراضي (وبالتالي تكلفة التطوير) وتحقيق التوازن بين العرض والطلب على أراضي البناء . ومع ذلك ، قد تفتقر المنطقة الحضرية الناشئة حديثاً إلى أنشطة غير ربحية مثل الحقائق العامة والموائل ؛ وقد لا توفر في خسارة الأراضي الناتجة عن الزراعة ؛ وقد لا تؤدي إلى مدينة متماسكة ، نظراً لتجزؤ المناطق المبنية .

ستعود أرباح تطوير الأراضي على الأفراد ، وقد تتكرر المكاسب والخسائر المضاربة ، نظراً لصعوبة التنبؤ بنمط وتوقيت التطوير بالتفصيل . دون تطوير نظام تخطيط شامل ، يُمكن محاولة تحقيق بعض هذه الأهداف العامة ، على سبيل المثال ، من خلال نظام ضريبي يُفضّل الاحتفاظ بالأراضي الزراعية (كما هو الحال في كاليفورنيا وميريلاند ونيويورك)، والشراء العام لحقوق التطوير (كما هو الحال في فيرمونت، ولكنه خيار مكلف)، واتفاقيات الحفاظ الطوعية (كما هو الحال في ويسكونسن) . إذا رُئي أن مزايا السوق الحرة تفوق عيوبها ، فإن فكرة نظام تخطيط على الطراز البريطاني تستحق الاهتمام .

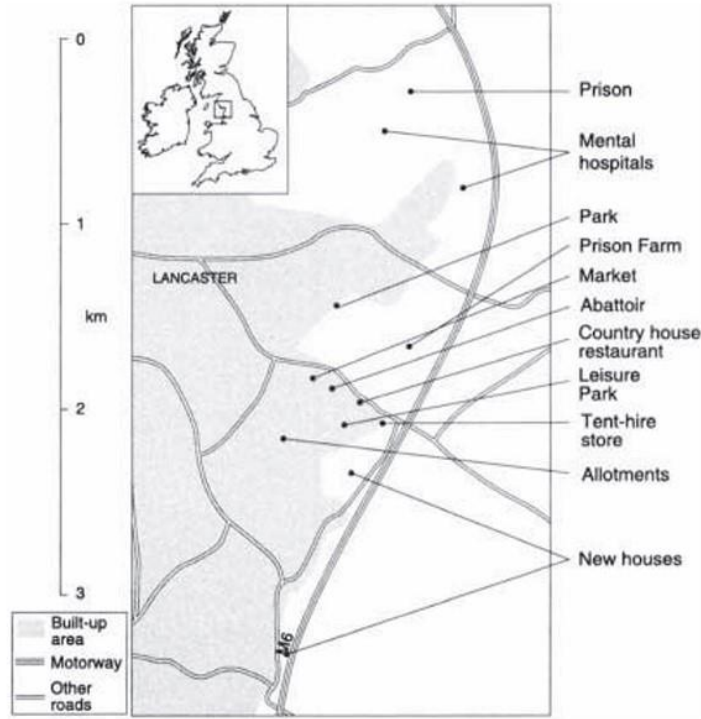
وتتمثل ميزاته الرئيسية في أن حق تطوير الأرض منفصل عن ملكيتها ، وأن حقوق التطوير مُنحت للحكومة . وتأتي نتيجة مماثلة من النظام الهولندي ، حيث يجب على المالك الأصلي بيع الأرض المراد تطويرها إلى وكالة عامة ، والتي يمكنها بيعها بدورها إلى المطور . وفي كلتا الحالتين ، تسيطر الدولة على العملية ، ويمكنها التأثير على معدل واتجاه عمليات نقل ملكية الأراضي . سمح قانون تخطيط المدن والريف (البريطاني) لعام ١٩٣٢ لمن رفضت الحكومة المحلية مقترحاتهم بالتنمية بالمطالبة بتعويضات عن الدخل المفقود ؛ وقد ألغى هذا فعلياً عملية التخطيط ، كما تشهد على ذلك التوسع العمراني السريع في ثلاثينيات القرن الماضي . وبالمثل ، يمكن فرض ضريبة على المكاسب العرضية غير المستحقة التي يحققها من يبيعون الأراضي لأغراض التنمية ، على أساس أن المجتمع يجب أن يتقاسم العوائد المالية من تغييرات استخدام الأراضي التي أتاحتها المجتمع من خلال آلية التخطيط . قد تنجح هذه الضريبة إذا حظيت بدعم جميع الأحزاب في البرلمان ؛ وإلا ، فإن الأمل في إلغائها قد يفاقم النقص قصير الأجل في أراضي التنمية ويرفع أسعارها أكثر .

تُسهّل ضوابط الدولة إدراج استخدامات الأراضي "غير الاقتصادية" مثل الغابات العامة ، ومن الأمثلة على ذلك لندن وأمستردام وباريس . يكمن التوازن بين اليقين الأكبر لعملية التنمية المخططة والحاجة إلى تنظيم احتكار أراضي التنمية الذي تُنشئه . من الواضح أن نظام التخطيط يحتاج إلى خطة ، أو بالأحرى إلى مستويين أو أكثر من الخطط المحلية والإقليمية والوطنية ، التي تحدد ما يريد المجتمع تحقيقه وما لا توفره سوق الأراضي الخاصة . في بريطانيا (ينظر دراسة حالة لندن في الملحق 21.2) ، شملت الأهداف مساحات أصغر ومتواصلة من المباني ، ومدناً أكثر اندماجاً ، وتقليل فقدان الأراضي الزراعية ، وزيادة الأراضي المتاحة للجمهور .

ومن المثير للاهتمام أن فوائد الدمج (التي تبناها أولاً تشويه سمعة "التمدد الحضري" في ثلاثينيات القرن الماضي) قد أعيد اكتشافها من خلال نموذج "المدينة المستدامة" في التسعينيات (هوتون وهنتر 1994) . يعتمد نجاح الخطة على مصداقيتها . فكلما زادت الاستثناءات والانحرافات عنها ، قلت مصداقيتها وفعاليتها . في الواقع ، تم الحفاظ على الحزام الأخضر اللندني المعتمد مع استثناءات طفيفة فقط . ومع ذلك ، فإن المرونة ضرورية أيضاً . لتحقيق ذلك دون تقويض الخطة بشكل كارثي ، كان الحد الداخلي للحزام الأخضر في البداية يتجاوز المساحة المبنية آنذاك ، مما يسمح ببعض التوسع الإضافي قبل الوصول إلى الحزام الأخضر . كما برزت المرونة من استخدام الأحزمة الخضراء "المقترحة" و"المؤقتة" . وإلى حين الموافقة عليها ، كان من الممكن تبني رؤية أكثر مرونة للتطوير في هذه المناطق .

كما برزت المرونة من المعنى المعطى لـ "التطوير". ما هي الاستخدامات المسموح بها للهامش الحضري؟ حظرت تسمية الحزام الأخضر التطويرات "الحضرية" (مثل الإسكان والصناعة)، ولكنها لم تُطور في حد ذاتها سمات إيجابية للريف. كانت السيطرة على الزراعة محدودة (وإن كانت أكبر قليلاً من أي مكان آخر في المملكة المتحدة)، حيث كان بإمكان المزارعين تنويع أنشطتهم إلى أنشطة غير زراعية وترفيهية. في المدن البريطانية الأصغر، غالباً بدون في ظل الحزام الأخضر، كانت أطراف المدينة الموقع المفضل للأنشطة واسعة المساحة (مثل محلات السوبر ماركت)، والمناطق المجاورة غير الملائمة (مثل المسالخ)، وللأنشطة المولدة لحركة المرور (مثل المستشفيات الجديدة أو المجمعات الترفيهية) (ينظر الشكل 21.2).

Figure 21.2 Urban edge land uses, Lancaster.



يميل موقع أطراف المدينة، حيث قد تكون وسائل النقل العام محدودة، إلى تعزيز استخدام السيارات، بينما يعزز نموذج "المدينة المستدامة" في الوقت نفسه مدناً أكثر اندماجاً، وتنمية هاشية أقل، واستخداماً أقل للسيارات. توضح دراسة حالة لانكستر (الملحق 21.3) هذه الميزات بوضوح. تُعد أطراف المدينة أول جزء من الريف يلتقي به سكان الحضر، لذلك ستكون هناك صراعات حول ما يفضله سكان المدينة أن يكون عليه ريفهم الأقرب، وما يريده سكان المناطق الهاشية وملاك الأراضي منه. قد تنشأ صراعات حول الوصول إلى الأراضي الزراعية للمشاة، وإلقاء القمامة، والتخريب. قد يعترض سكان المدن على بعض الممارسات الزراعية (مثل رائحة الطين أو حركة المرور من متجر المزرعة). هذه ليست مشاكل خاصة بالضواحي الحضرية، لكنها أكثر شيوعاً وكثافة هناك لأن المناطق الحضرية تدخل المناطق الريفية في صراعات حادة وتقارب.

عادةً ما تكون التغيرات في النشاط الاقتصادي والبنية الاجتماعية على الهامش واسعة الانتشار، حتى في حالة عدم حدوث تحضر "رسمي" (مثل بناء المساكن على نطاق واسع). قد يكون هناك المزيد من الزراعة بدوام جزئي (حيث يتخذ المزارعون عملاً حضرياً ويشتري عمال الحضر مزرعة كهواية). قد يعكس استخدام الأراضي الزراعية قرب المدينة من خلال بيع السيارات المستعملة، وقطف المحاصيل بنفسك، ورعاية الخيول. قد يصبح مظهر الريف مهماً، وستكون هناك ضغوط من سكان الحضر لشراء منازل (وبناء المزيد منها) في البلدات والقرى المحيطة. يمكن أن يؤدي هذا إلى ظهور "القرية الحضرية". يُرمم الوافدون الجدد العقارات القديمة بأساليب شبه تقليدية ويستولون على مؤسسات القرية. قد يستخدمون متجر القرية بشكل أقل، لكنهم يدعمون مدرسة القرية ضد الإغلاق. قد لا يكونون مهتمين بمصير خدمة الحافلات، لكنهم حريصون على معارضة تطوير فرص العمل في القرية وبناء منازل جديدة. قد يكون سكان القرية القدامى أكثر ميلاً لهذه الأمور. المجموعتان (بشكل مبسط إلى حد ما هنا من وجهة نظرهم) سيتنافسون على كيفية تطور الرعاية أو القرية (للاطلاع على المراجعات، ينظر باسيوني 1984؛ تشامبيون 1989؛ روبنسون 1990).

بالنسبة للمدن الكبرى، قد تتركز الضغوط بشكل أكبر على التطورات الرئيسية مثل المطارات. شجع النمو السريع للسفر الجوي على بناء محطات ومدارج مطارات جديدة، بل وحتى استكمال مطارات جديدة. وبما أن المطارات تخدم المناطق الحضرية، ويجب أن تكون في متناول المسافرين والموظفين والموردين، فيجب أن تكون قريبة من المدينة قدر الإمكان؛ لكن مشاكل الضوضاء ستدفعها إلى عمق الريف. إن التأثير البيئي للمطارات شديد، وأثارها السلبية على الانفتاح والهدوء هائلة. ومن المرجح أن يعارض السكان المجاورون (ربما الهاربون من المدينة الصاخبة) مثل هذا التطوير. وليس من المستغرب أن تكون مقترحات المطارات قد اجتذبت بعضاً من أشد الصراعات على أطراف المدن (مثل طوكيو، لندن، فرانكفورت، مانشستر).

أدى صعود حركة حماية البيئة إلى تكثيف المعارضة، حيث شكّلت الجماعات البيئية تحالفات مع السكان المحليين ضد المطارات. كما نشأت معارضة مماثلة لتلك المناهضة للمطارات ضد الطرق السريعة في أطراف المدن ومجمعات التجزئة والترفيه. وبينما تميل هذه المشاريع إلى أن تكون قريبة من الأطراف الداخلية للمناطق الحضرية، تشهد أطرافها الخارجية صراعات على المنازل الثانية ومنازل العطلات. وبعيداً عن التنقل اليومي، قد ما تزال هناك ضغوط سكنية حضرية من المتقاعدين وأصحاب المنازل الثانية. قد يكون المتقاعدون غير مرحب بهم، لأنهم يقللون من حيوية المنطقة وقوتها العاملة. من ناحية أخرى، قد يكون لديهم رأس المال اللازم لتحسين منازلهم (مما يساعد قطاع البناء المحلي) ولديهم اهتمام شخصي ووقت فراغ لإحياء المنظمات الاجتماعية والمجتمعية.

قد يُنظر إلى مالكي المنازل الثانية بشكل أقل استحساناً. وقد يُوصف إقامتهم المتقطعة في المنطقة بأنها استغلالية - إذ لا تُعيد سوى القليل إلى المجتمع وتحرم ساكناً دائماً من منزل. يختلف توازن التأثيرات جغرافياً - ففي بعض المناطق، قد تستولي هذه الشركات على منازل مهجورة لا يرغب بها أحد (كما هو الحال في أجزاء من إسبانيا واليونان وفرنسا). وفي أماكن أخرى، قد تُشرد السكان. إذا كان مالكو المنازل الثانية والسكان المحليون مختلفين ثقافياً (مجموعات اجتماعية أو جنسيات مختلفة)، فقد يتسع الصراع من الاستياء إلى العداء العلني (كما هو الحال في أجزاء من سردينيا وويلز). للاطلاع على المراجعات، ينظر Robinson 1990؛ Champion 1989). حتى الآن، ركّز هذا الفصل على أطراف المدن في العالم

المتقدم . أما المدن في العالم الأقل نموًا ، فهي ليست أقل تنوعًا وإثارة للاهتمام (Drakakis-Smith 1980) ؛ (Gilbert and Gugler 1992) عادةً ما تكون القضايا المحددة مختلفة إلى حد ما، لكن المبادئ واحدة. تُعدّ أطراف المدينة هي المكان الذي يصل إليه العديد من أفقر المهاجرين إلى المدينة من الريف . غالبًا ما تكون ظروف السكن والصحة في المناطق الهامشية سيئة للغاية ، مع نقص حاد في البنية التحتية . ومع ذلك ، قد توفر المدينة مستقبلًا أفضل مما قد توفره المناطق الريفية . تُعدّ قضايا فيضانات المنازل والسلامة المادية للمواقع الهامشية أكثر أهمية مما هي عليه في العالم المتقدم . منحت الظروف الخاصة لنظام الفصل العنصري مدن جنوب إفريقيا هيكلًا غير عادي ، حيث كانت البلديات على هامشها بموجب القانون لأسباب أيديولوجية . تُبقي القوى الاقتصادية سكان نيروبي وليما في وضع هامشي مماثل . تُدرس آثار غياب نظام التخطيط والطريقة التي تحاول بها الجماعات السياسية الاستفادة من الفقر (وأمل التخلص منه) في دراسة حالة لاغوس (الملحق 21.4).

دراسات الحالة: القضايا الرئيسية

- يُسلط هذا القسم الضوء على القضايا الرئيسية التي كشفت عنها هذه المناقشة ودراسات الحالة.
- (1) تعكس طريقة عمل المناطق الهامشية الحضرية (في القطاعين الخاص والعام) الاقتصاد والمجتمع الأوسع في البلاد . إذا كانت حقوق الأفراد على المستوى الوطني ، أو التخطيط ، أو الفساد ، سمات بارزة في الحياة العامة ، فإنها ستكون أيضًا قوى دافعة في كيفية عمل هامش المدينة.
 - (2) وبما أن هذه السمات الوطنية ستتغير بمرور الوقت وستكون أكثر هيمنة في بعض المناطق من غيرها ، فإن الخصائص الدقيقة ستختلف المناطق الطرفية بين المدن ولن تكون قابلة للتنبؤ بشكل كامل.
 - (3) من المستفيد من تطوير الأراضي على أطراف المدينة - مالك الأرض ، أم السياسي ، أم الدولة ، أم مزيج من هؤلاء ؟ ستؤثر إجابة هذا السؤال على كيفية تطور المناطق الطرفية الحضرية.
 - (4) هل سيتم احتواء المناطق الطرفية الحضرية أو إدارتها بطريقة عامة رسمية ؟ إذا كان الأمر كذلك ، فيجب أن يكون هناك نوع من نظام التخطيط. يجب تحقيق توازن بين الحقوق الخاصة والمصالح العامة في نظام التخطيط . كيف ينبغي أن يعمل التخطيط وما هي آثاره؟
 - (5) هل هناك استخدامات مقبولة وغير مقبولة للمناطق الطرفية الحضرية ؟ إذا كانت موجودة ، فكيف يمكنك تخصيص استخدامات الأراضي لتلبية هذه الأحكام ؟ وعلى أي أساس تُشكل هذا الحكم ؟
 - (6) ما هو التوازن بين المتطلبات المحلية والوطنية للمناطق الطرفية الحضرية؟
 - (7) يؤثر توفير مرافق النقل ومستوى التنقل الشخصي بشكل كبير على ضغوط التطوير على المناطق الطرفية .
- سيُحدد حل هذه القضايا المعايير التي ستُنظّم بموجبها كل مدينة محيطها الحضري . وبالتالي ، وعلى الرغم من المبادئ العامة ، ستختلف كل منطقة حضرية عن الأخرى ، وسيُتعين على الجغرافي أن يُحل كيف وصلت كل مدينة إلى حالتها الراهنة وكيف يُمكن أن تتطور في المستقبل.

الخلاصات:

نظرة مستقبلية على البحوث الجغرافية التطبيقية المفيدة

عندما يتعلق الأمر بصراعات استخدام الأراضي في المناطق الحضرية ، **كيف يُمكن للجغرافي أن يكون "مفيداً" ، وما الذي ينبغي أن يتضمنه البحث الجغرافي التطبيقي؟** للجغرافي التطبيقي أربعة أدوار محتملة ، لا يستبعد بعضها بعضاً ، ولكنها متميزة . يُمكن أن يكون جامعاً للمعلومات ، أو مُفسراً للمواقف ، أو مُتنبئاً بالأحداث ، أو مدافعاً عن قضية:

جامع المعلومات هو الجغرافي الذي يجمع تفاصيل ، على سبيل المثال ، عن تغيرات استخدام الأراضي والمظاهر الطبيعية ، والتكوين الاجتماعي المُتطور للقرى ، ومعدل الهجرة . بدون هذه التفاصيل المكانية ، سيكون النقاش والتخطيط المدروس مستحيلين . تتمثل مهمة الجغرافي ، ربما باستخدام أنظمة المعلومات الجغرافية وتقنيات المسح الميداني ، في إبلاغ جميع المعنيين بما يحدث بالضبط في المناطق الحضرية . يستخدم **الجغرافي المترجم** هذه المعلومات لشرح العمليات الجارية ، وغالباً ما يبني تفسيره على فهم نظري لقضايا مثل التخطيط وآليات الاقتصاد السياسي . وقد يُقِيم أيضاً فعالية السياسات السابقة . يستخدم **المتنبئ التقييم والتفسير** اللاحقين للأحداث للتنبؤ إما بكيفية تطور الوضع أو بكيفية تغير السياسات لتحقيق موقف مستقبلي مختلف عن الوضع الراهن . أما الدور الأخير ، وهو دور **المدافع** ، فيتمثل في مغادرة الجغرافي عالم "الخبير" الأمن نسبياً ، ليصبح مدافعاً عن موقف معين يؤمن به .

من الواضح أن مهارات جامع المعلومات والمترجم والمتنبئ يمكن توظيفها بشكل جيد عند دمجها مع الدراية السياسية لخلق الجغرافي المدافع الفعال . تُعدّ المناطق الحضرية الطرفية مكاناً حيويًا ومثيرًا للاهتمام في المدن الكبيرة والصغيرة في العالم المتقدم والأقل نموًا . فالمخاطر كبيرة هناك ، وغالباً ما تكون تغيرات استخدام الأراضي مثيرة للجدل ، لا سيما وأن أثارها ستكون طويلة الأمد . وما يزال الإجماع على إدارة المناطق الحضرية الطرفية وكيفية إدارتها بعيد المنال . وهناك مجال واسع للجغرافيين لإجراء بحوث تطبيقية جيدة على المناطق الحضرية الطرفية حول العالم.

الملحق 21.1

لوس أنجلوس

لوس أنجلوس هي ثاني أكبر مدينة في الولايات المتحدة الأمريكية (يبلغ عدد سكانها 11.4 مليون نسمة) ، إلا أن كثافتها السكانية أقل من نصف كثافة لندن . اعتمدت لوس أنجلوس على التوسع الخارجي السريع لضواحيها ولضواحي المدن المنفصلة سابقاً لإنشاء منطقة حضرية ضخمة ومنخفضة الكثافة ، تعتمد على السيارات . لم يُولَ اهتمام كبير خلال توسعها الخارجي لعوامل مثل الحفاظ على جمال المظاهر الطبيعية ، وحماية الأراضي الزراعية ، وتوفير مساحات مفتوحة ترفيهية ، والحد من الحجم الفعلي أو السكاني للمدينة ، وحماية منطقة الأعمال المركزية ، أو تقليل تكلفة توفير النقل أو البنية التحتية . بيعت الأراضي للبناء أينما اتفق المشترون والبائعون الراغبون على الشروط ، متجاوزين أحياناً الحقول المفتوحة ، وعبر الحدود القضائية ، قبل أن تسد مشاريع التطوير اللاحقة هذه الفجوات .

بشكل عام ، كانت صلاحيات التخطيط المركزية القوية على المستوى الفيدرالي أو مستوى الولاية غير مرحب بها سياسياً ، وقُوبل أي انتهاك لحق الفرد في تطوير أرضه كما يشاء بالمقاومة . في السنوات العشرين الماضية ، اتخذت بعض الخطوات لضمان تقدم أكثر تنظيمًا للتوسع الحضري . ومع ذلك ، فإن تعقيد الحكومات المحلية وحكومات الولايات ، وهيئات التخطيط والتنظيم (وفقاً للمعايير الأوروبية) ، قد أدى إلى

صورة مُربكة . تُعدّ السلطة والنفوذ والمعرفة الداخلية أسلحةً رئيسيةً لملاك الأراضي والسلطات والمطورين وجماعات الضغط على حد سواء في السؤال القابل للتفاوض بشدة حول مكان التطوير التالي على أطراف لوس أنجلوس ، ومن ثم من سيجني الأرباح . يُعدّ عدم اليقين والمنافسة من السمات الرئيسية لجغرافية أطراف لوس أنجلوس.

المصادر: مارشان 1986؛ ديفيس 1990

الملحق 21.2

لندن

لندن هي أكبر مدينة في المملكة المتحدة (بلغ عدد سكانها 6.7 مليون نسمة عام 1991) ، وحتى عشرين عامًا مضت ، كانت واحدة من أكبر مدن العالم . هل كانت كبيرة جدًا ، من حيث المساحة أم عدد السكان؟ في فترة ما بين الحربين العالميتين ، كان هناك قلق بشأن التوسع الخارجي السريع لضواحي لندن ، مع التركيز على فقدان الأراضي الزراعية وصعوبة توفير وسائل النقل العام للضواحي . سُنّت فكرة الحزام الأخضر لأول مرة عام 1938 ، وتم شراء الأراضي لحماية الريف المفتوح . منح قانون تخطيط المدن والريف لعام 1947 الصلاحيات اللازمة لإنشاء حزام دائري من الأراضي بعرض 10 إلى 15 كيلومترًا تقريبًا ، خارج المدينة ، حيث كان هناك اعتراض قوي جدًا على التطوير .

كان الحزام الأخضر سياسة قائمة بذاتها (لوقف توسع لندن) وعنصرًا في خطة أوسع لإدارة المناطق الحضرية تضمنت أيضًا إعادة تطوير الأحياء الفقيرة داخل لندن ونقل السكان إلى مدن جديدة وموسعة خارج الحزام الأخضر. لقد صمد الحزام الأخضر لخمسين عامًا ، وازداد في بعض الأماكن وتآكل قليلًا في أماكن أخرى . لم يكن الهدف منه تحسين الريف ؛ بل تُرك ذلك لسياسات منفصلة معنية بالحفاظ على المظاهر الطبيعية وحمايتها . ولم يكن استبعاد التنمية مطلقًا ؛ فقد شُيّد جزء كبير من الطريق السريع المداري حول لندن (M25) عبر الحزام الأخضر. وقد حظيت مصالح التخطيط الوطنية الأخرى أحيانًا بالأولوية على وظيفة الحزام الأخضر، إلا أنها نجحت في إيقاف جميع عمليات التطوير الحضري تقريبًا ضمن منطقتها .

تميزت إدارة المناطق الحضرية المحيطة بلندن بتسلسل هرمي منسق للخطط الإقليمية والمحلية ، وتخطيط دقيق لاستخدام الأراضي باستخدام معايير منشورة ، ونظام استفسارات واستئنافات للأطراف المتضررة . كان النظام بأكمله مزودًا بكادر من المخططين المدربين تدريبًا مهنيًا . كان جزءًا من نظام المملكة المتحدة الذي عبّر عن المُثل الوطنية حول كيفية المضي قدمًا في التنمية . ومع ذلك ، عمليًا ، كان لا بد من إيجاد حل وسط مقبول بين الاحتياجات الوطنية (مثل: بناء المزيد من المنازل) ، والمتطلبات الإقليمية (كم عدد المنازل الإضافية في الجنوب الشرقي) ، والأولويات المحلية (سواءً لتشجيع النمو في مناطق معينة) .

صُمم نظام التخطيط هذا لحصر النظام السياسي والسياسيين في قضايا السياسات (مثل: مستقبل الحزام الأخضر) وفصلهم عن التدخل المباشر في قرارات استخدام الأراضي الفردية ، إلا في إطار الخطط والمعايير المنشورة أو الفصل النهائي في أكثر القضايا إثارة للجدل . خلق النظام درجة عالية من اليقين بشأن التطوير المسموح به ، وحصر شراء الأراضي المضاربة في مناطق صغيرة ، وأنشأ احتكارًا منظمًا لموردي أراضي التطوير. كان النظام تضخميًا في أسعار الأراضي والمنازل ، حيث خلق نقصًا مصطنعًا في أراضي البناء . أصبح الحزام الأخضر في لندن رمزًا لنظام التخطيط البريطاني ، وقد ساعد هذا على بقائه حتى خلال فترة تحرير القيود ودعم النمو في الثمانينيات.

المصادر: مونتون 1982؛ إلسون 1986؛ سيمي 1994.

الملحق 21.3

لانكستر

لانكستر مدينة صغيرة تقع شمال غرب إنجلترا ، ويبلغ عدد سكانها حوالي ٥٠,٠٠٠ نسمة ، وهي نموذجية للعديد من المدن ذات الحجم المماثل . تنمو ببطء ، ولكن دون الديناميكية الاقتصادية التي تتميز بها المدن الكبرى أو المدن المزدهرة . يحدّ من اتجاه توسعها عوائق مادية وأخرى تتعلق بتكاليف التطوير، مثل وجود نهر وطريق سريع (ينظر الشكل ٢١,٢). وقد استرشد توسع المدينة بثلاثة مبادئ :
• يجب أن يكون التوسع مجاورًا للمساحة المبنية القائمة ، لتجنب التوسعات السريعة والتوسعات الشريطية، وتقليل تكلفة البنية التحتية .

• تُعدّ أطراف المدينة موقعًا مقبولا (بل وحتى مثالياً) للأنشطة التي تكون مساحتها شاسعة جدًا بحيث لا تتناسب مع مركز حضري من العصور الوسطى (مثل جامعة وسوبر ماركت ومركز رياضي) ، أو تُؤدّ حركة مرور كثيفة (فندق ومنتزه ترفيهي)، أو تُعدّ استخدامات أراضي غير ملائمة للمناطق العمرانية (مثل بيوت الكلاب والسجن والمسوخ) أو مُوجهة نحو الموقع (محطة معالجة مياه وأبراج ميكروويف فوق المدينة).
• تُعدّ كثافة التطوير مرتفعة نسبيًا للحفاظ على تماسك المدينة ، وتقليل فقدان الأراضي الزراعية ، وخفض أسعار المنازل ، نظرًا لارتفاع أسعار الأراضي . يتركز أمل أرباح التطوير على أطراف المدينة، مما يؤدي إلى تضخم أسعار الأراضي هناك.

استولى الوافدون ، الذين يعملون في لانكستر ويعارضون المزيد من توسع القرية ، على بعض القرى الأصغر حجمًا والخلابة حول لانكستر. تتبنى قرى أخرى ذات سكان مُختلطين نظرة أكثر مرونة تجاه بعض أنواع التطوير. تُظهر خريطة جزء صغير من أطراف شرق لانكستر (ينظر الشكل 21.2) بوضوح مزيجًا من استخدامات الأراضي العامة والخاصة ، والتي تُسحب إلى الأطراف من الريف أو تُدفع إلى الأطراف من المدينة . ترتبط قطع الأراضي والمزارع بالحقول المفتوحة في الريف ، وللمطعم الريفى صدى مماثل . تتنافس استخدامات الأراضي غير المجاورة (مثل المسوخ وربما مستشفيات الأمراض العقلية) والاستخدامات واسعة المساحة (مثل السجن) على المساحة مع الأنشطة التي تُؤدّ حركة مرور كثيفة (مثل سوق الماشية والمنتزه الترفيهي).

الملحق 21.4

لاغوس

لاغوس هي أكبر مدينة في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى ، وتشهد نموًا سكانيًا سريعًا . يُنتج سكان ولاية لاغوس ، الذين يتراوح عددهم بين 5 و6 ملايين نسمة ، 20% من الناتج المحلي الإجمالي لنيجيريا ، وقد أصبحت المدينة نقطة جذب للمهاجرين النيجيريين والأجانب . تتميز المدينة بأنها مزدهرة ، ومكلفة ، وفاسدة ، وفوضوية ، ومثيرة للاهتمام . نظرًا لارتفاع تكلفة المعيشة فيها ، يتجمع الفقراء والمهاجرون في الأحياء الفقيرة والمستوطنات العشوائية (على الرغم من أن أعدادها أقل بكثير من مدن أمريكا اللاتينية وشرق إفريقيا) ، حيث يقع العديد منها على أطراف المدينة . تعكس طريقة تحويل الأراضي الحضرية الهامشية إلى استخدامات حضرية جوانب أخرى من المجتمع النيجيري . يوجد نظام تخطيط قائم على مرسوم تخطيط المدن والريف لعام 1946، والذي يستند بدوره إلى قانون التخطيط البريطاني لعام 1932، والذي كان غير فعال لدرجة أنه تم استبداله في المملكة المتحدة ولكنه ما يزال يتمتع بنفوذ في نيجيريا.

التخطيط محدود للغاية ، وأولوية وطنية منخفضة ، وكوادره ضعيفة . لم يُساعد مرسوم استخدام الأراضي (1978) وقانون استخدام الأراضي (1980) (كما كان مُمولاً) في توفير الأراضي للتنمية والحد من اكتنازها والمضاربة عليها . هناك نقص عام في موارد البنية التحتية في جميع أنحاء البلاد ، وخاصةً في المناطق الهامشية ، وقد تفاقم هذا الوضع بسبب انخفاض قيمة العملة النيجيرية ونقص عمال البناء المهرة . وبالتالي ، هناك نقص في إمدادات المياه ، وجمع القمامة ، والطرق ، والكهرباء ، وشبكات الصرف الصحي ؛ ويُعد الاكتظاظ السكاني وسوء الصحة من السمات البارزة . لا يوجد شعور وطني بالحاجة إلى الحد من نمو لاغوس أو الحفاظ على الأراضي الزراعية والمظاهر الطبيعية المحيطة بها.

ومع ذلك، فإن تخصيص الأراضي للإسكان ليس عشوائيًا ، لأن إسكان الفقراء بشكل غير كافٍ للغاية يمكن أن يكون نشاطًا مربحًا . يخضع تحرير الأراضي لسيطرة مباشرة من السياسيين ، ويتسم بالمحسوبية والمنسوبية ، وتبادل الأموال ، وهو ما يعكس ممارسات شائعة في الحياة والأعمال في نيجيريا. في الواقع ، يُعزز أمل التنمية (بقدر ما يُعزز التنمية الفعلية) سلطات القادة المحليين . تميل التنمية إلى أن تكون مجزأة وشبه شريطية على طول الطرق . معدل التنمية غير كافٍ لتلبية احتياجات سكان المناطق الحضرية الهامشية الحاليين ، ناهيك عن المهاجرين الجدد . هناك مجموعات من مصلحتها المالية والسياسية ضمان استمرار نقص الخدمات في المناطق الهامشية.

المصدر: بيل 1991؛ تايلور 1993.

دليل لمزيد من القراءة

- جونسون، ج. هـ. (محرر) (1974) النمو الحضري. لندن: وايلي. على الرغم من أن هذا الكتاب قديم، إلا أنه يُقدم خلفية واسعة لقضايا المناطق الحضرية الطرفية.
- براينت، س. ر.، وروسوورم، ل. هـ.، وماكليان، أ. ج. (1982) ريف المدينة. هارلو: لونجمان. تغطية دولية جيدة مع التركيز على قضايا التخطيط.
- بيرتينشو، د.، وباتمان، م.، وأشوورث، ج. ج. (١٩٨٦) المدينة الأوروبية. لندن: ديفيد فولتون. أفضل تغطية للمدن الأوروبية، مع وضع المناطق الهامشية في سياق المنطقة الحضرية بأكملها.
- جيلبرت، أ.، وغوغلر، ج. (١٩٩٢) المدن والفقير والتنمية. أكسفورد: مطبعة جامعة أكسفورد.
- يغطي العالم الأقل نموًا ويؤكد على دور المناطق الهامشية كـ "عازل".
- شورت، ج. ر. (١٩٩٦) النظام الحضري. أكسفورد: بلاكويل. أقل ارتباطًا بالمناطق الهامشية مباشرة، ولكن الأفكار قابلة للنقل بسهولة.