

"طبيعة المدن"

من حوليات الأكاديمية الأمريكية للعلوم السياسية والاجتماعية (1945)

تشونسي د. هاريس و إدوارد ل. أولمان

ترجمة بتصرف

أ.د. مضر خليل عمر

مقدمة المحررين

بعد أشهر قليلة من انتهاء الحرب العالمية الثانية ، نُشرت مقالة تشونسي هاريس (1914-2003) وإدوارد أولمان (1912-1976) الكلاسيكية حول القاعدة الاقتصادية والبنية الداخلية للمدينة في عدد خاص من حوليات الأكاديمية الأمريكية للعلوم السياسية والاجتماعية ، مُخصص لموضوع "بناء المدينة المستقبلية" . جمع كتاب "طبيعة المدن" أعمالاً سابقة لكلا المؤلفين ، بما في ذلك منشور أولمان حول نظرية المكان المركزي وتصنيفات هاريس لأنواع مختلفة من المدن والضواحي (1943، 1943ب) . في هذا الصدد ، كان من المتوقع أن يكون المقال أقل تأثيراً . بدلاً من ذلك ، رسّخت مفردات مفاهيمية ونهجاً تنظيمياً في فرع جغرافية الحضر ، والذي كان حتى وقت قريب راسخاً لدرجة أنه أصبح "طبيعياً" (أغنيو 1997: 5).

في مقالهما ، وضع هاريس وأولمان أجندة بحثية من جزأين ، جمعت بين الاهتمام بالأسس الاقتصادية والنظام الخارجي للمدن ودراسة البنية الداخلية لها . وقد أبرز بيانهما البرنامجي اهتماماً بحثياً خاصاً بنظرية الموقع وتطبيقها في تخطيط استخدام الأراضي . وقد توافق مزيج التفاعل الفكري والالتزام الاجتماعي والإيمان بفعالية تخطيط المدن ، المنعكس في المقالة الالاتية ، مع تفاؤل الأمريكيين والنبرة الخاصة للعلوم الاجتماعية الحديثة في ختام الحرب العالمية الثانية . وقد طُلب من الجغرافيين الغربيين ، الذين ركزوا في السابق بشكل أساسي على الاختلافات بين المدن استناداً إلى تقاليد تاريخية ثقافية ، تطوير تعميمات "لبناء المدينة المستقبلية بطريقة تحافظ على مزايا التركيز الحضري لصالح الإنسان وتقلل من عيوبه" .

في حين اعتمد ملخص هاريس وأولمان للمعرفة الجغرافية الحضرية على استيراد النظريات الموقعية الأوروبية للأنظمة البيئية الحضرية ، إلا أنهما انخرطا مباشرة في مناقشة البنية داخل الحضرية التي أجراها خبراء التخطيط الحضري الأمريكيون بشكل حصري تقريباً (ينظر ليشتنبرغر 1997: 9). وقد لاحظا نظرية المنطقة متحدة المركز لبورغيس ، ووضعها المخطط التخطيطي لنظرية القطاع لهويت ، ثم تعاونوا في تطوير نموذج النوى المتعددة . وقد ابتعد نموذج النوى المتعددة بشكل كبير عن النموذجين السابقين من خلال تمثيل منطقة حضرية لم تُحدد بمسافات من منطقة الأعمال المركزية ، بل استند بدلاً من ذلك إلى أنماط الاستخدام في الأراضي المحيطة . وعلى عكس نموذجي بورغيس وهويت ، لم يعد المركز يُشكل المحيط .

ولأنه اهتم بأكثر من مجرد التمايز الاجتماعي للمناطق السكنية ، ركز الجانب الأهم في نموذج هاريس وأولمان الجديد على تطوير المناطق ذات الأغراض الخاصة . كانت هذه المناطق بمثابة مراكز للنشاط الاقتصادي تتطلب مرافق متخصصة أو تستفيد من تجميع الاستخدامات . مع التوسع المستمر للمناطق الحضرية ، أدى استيعاب المستوطنات المستقلة السابقة أو تطوير مراكز جديدة حول المناطق التجارية النائية إلى إنشاء منطقة حضرية ذات مراكز متعددة . ومن خلال بناء هذا النموذج ، أقرّوا بمنطق جديد للنقل والموقع كونهما الركيزتين الاجتماعيتين والاقتصاديتين . والقوى السياسية التي انطلقت في عشرينيات القرن الماضي نتيجة للزيادة في استخدام السيارات ، والتي غيرت شكل المدينة . ويزداد تقدير رؤيتهم عندما يُدرك المرء أن ما يقرب من ثلثي سكان الولايات المتحدة كانوا يعيشون في المدن المركزية خلال أوائل أربعينيات القرن

الماضي . ومع ذلك ، فقد بدأ شكل حضري لامركزي جديد في التبلور ماديًا ، مُشيرًا إلى اتجاه المدينة المستقبلية .

أثبتت مقالة أولمان وهاريس تأثيرها الكبير في أدبيات الدراسات الحضرية متعددة التخصصات ، ويعود ذلك إلى حد كبير إلى وضوح وبساطة مخططات التصنيف والنماذج التي اعتمدتها . ومع ذلك ، هل كانت مُبسطة للغاية ؟ اليوم ، قليلون هم من يُشككون في القيمة الإرشادية لنموذج النوى المتعددة كما طُبّق على المدينة الأمريكية خلال الفترة التي طُوّر فيها . ما يزال الجغرافيون يجدون قيمةً استدلاليةً في النماذج ، كما يتضح من نموذج "رأسمالية كينو" الشبكي اللامركزي غير المتمايز الذي يقدمه مايكل دير وستيفن فلاستي كتمثيل لبنية المدينة ما بعد الحداثية . ومع ذلك، فإن تركيز هاريس وأولمان المعاصر على "طبيعة" المدينة يتطلب تعليقًا . فبما أنه عمم ظروف المدينة الأمريكية في منتصف القرن العشرين ، فقد افترق المقال إلى الوعي التاريخي والجغرافي لسياقها الخاص (أغنيو 1997). وحتى في ذلك الوقت ، كان من الصعب تطبيق الخرائط التخطيطية مباشرةً على أنظمة ثقافية وسياسية أخرى (ليشتنبرغر 1997) . ومع ذلك ، قليلون هم من يُجادلون في التأثير الدائم والمؤثر للمقال على جغرافية الحضر. في إحياءٍ لذكرى هذه المقالة الكلاسيكية مؤخرًا ، يوصي روبرت ليك بتقييم "طبيعة المدن" من حيث الروابط الأنسابية التي تربط تاريخنا الفكري . إذا كان هذا العمل الرائد قد "وضع بالفعل معيارًا يمكننا من خلاله تتبع التقدم التراكمي لهذا المجال على مدى نصف القرن التالي" ، فإنه يوفر منظورًا مهمًا للجغرافيا الحضرية المعاصرة (ليك 1997: 2؛ هاريس 1997).

المدن هي النقاط المحورية في استيطان الإنسان للأرض واستغلاله لها . فهي ، **كونها نتاجًا وتأثيرًا على المناطق المحيطة ، تتطور وفق أنماط محددة استجابةً للاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية** . كما تُعدّ المدن مفارقات . فتموها السريع وحجمها الكبير يشهدان على تفوقها كتقنية لاستغلال الأرض ، إلا أن نجاحها وحجمها الكبير الناتج عنها غالبًا ما يُشكّلان بيئة محلية سيئة للإنسان . تكمن المشكلة في بناء مدينة المستقبل بطريقة تُحافظ على مزايا التمرکز الحضري لصالح الإنسان وتُقلل من عيوبه . كل مدينة فريدة من نوعها في تفاصيلها ، لكنها تُشبه غيرها في وظيفتها ونمطها . ما يُدرك عن مدينة يُساعد في دراسة أخرى . تتكرر أنواع المواقع والبنية الداخلية كثيرًا ، مما يجعل التعميمات العامة والموحية صحيحة ، خاصةً إذا اقتصرنا على مدن متشابهة في الحجم والوظيفة والبيئة الإقليمية . ستقتصر هذه الورقة على مناقشة جانبين أساسيين من طبيعة المدن : دعمها وبنيتها الداخلية . ولن نُذكر مواضيع مهمة مثل نشأة التمدن ومداه ، والمواقع الحضرية ، وثقافة المدن ، والخصائص الاجتماعية والاقتصادية لسكان الحضر، والمشاكل الحرجة إلا بشكل عابر.

دعم المدن

عندما يقترب المرء من مدينة ويلاحظ المباني الشاهقة ترتفع فوق الأراضي المحيطة بها ، وعندما يواصل دخولها ويلاحظ حشود الناس يهرعون جيئةً وذهابًا أمام المتاجر والمسارح والبنوك وغيرها من المؤسسات ، يُصدم المرء بطبيعة الحال بالتناقض مع الريف . ما الذي يدعم هذه الظاهرة ؟ ما الذي يعمل على سكان المدينة لكسب عيشهم ؟ يعتمد دعم المدينة على الخدمات التي تقدمها ليس لنفسها بل لمنطقة فرعية . العديد من الأنشطة لا تخدم سوى سكان المدينة نفسها . يخدم الحلاقون ، ومغاسل الملابس ، ومصلحو الأحذية ، والبقالون ، والخبازون ، وعاملو دور السينما ، غيرهم ممن يمارسون النشاط الرئيسي في المدينة ، والذي قد يكون التعدين ، أو التصنيع ، أو التجارة ، أو أي نشاط آخر .

تعتمد الخدمة التي تكسب المدينة رزقها من خلالها على طبيعة الاقتصاد والمناطق الداخلية . تكون

المدن صغيرة أو نادرة في المناطق ذات الاقتصاد البدائي المكتفي ذاتيًا أو ذات الموارد الشحيحة . وكما ذكر آدم سميث ، **يجب أن تُنتج الأرض فائضاً لدعم المدن** . هذا لا يعني أن جميع المدن يجب أن تُحاط بأراضٍ منتجة ، لأن الموقع الاستراتيجي ، مع مراعاة الطرق السريعة البحرية الرخيصة ، قد يُمكن من... تعتمد المدن على الفوائض المتخصصة من الأراضي البعيدة . وهذا لا يعني أن المدن كائنات طفيلية تعيش على الأرض . فالميكنة الحديثة ، والنقل ، والاقتصاد المترابط المعقد ، تُمكن جزءاً كبيراً من النشاط الاقتصادي للبشرية من أن يتركز في المدن . فكثير من الناس ، حتى في إنتاج الغذاء ، يعملون في المدن في تصنيع الآلات الزراعية .

ويمكن تلخيص دعم المدن كموردين للخدمات الحضرية للأرض في ثلاث فئات ، يُمثل كل منها عاملاً من عوامل التسبب الحضري :

1. المدن كأماكن مركزية تُقدم خدمات شاملة لمنطقة مُحيطية . وتميل هذه المدن إلى أن تكون متباعدة بالتساوي في جميع أنحاء الأراضي الإنتاجية . وفي الوقت الحالي ، يُمكن عد هذا "الوضع الطبيعي" قابلاً للتغيير في المقام الأول استجابة للعوامل اللاحقة .
2. مدن النقل التي تُقدم خدمات تقسيم البضائع والخدمات المرتبطة بها على طول طرق النقل ، مدعومة بمناطق قد تكون بعيدة المسافة ولكنها قريبة من حيث الاتصال نظراً لموقع المدينة الاستراتيجي على قنوات النقل . تميل هذه المدن إلى الترتيب في أنماط خطية على طول خطوط السكك الحديدية أو على السواحل .
- 3 . مدن ذات وظائف متخصصة تؤدي خدمة واحدة ، مثل التعدين أو التصنيع أو الترفيه ، في مناطق واسعة ، بما في ذلك المناطق الفرعية العامة لمدن أخرى . ونظراً لأن عامل التوطين الرئيسي غالباً ما يكون مورداً معيناً ، مثل الفحم أو الطاقة المائية أو الشاطئ ، فقد تظهر هذه المدن منفردة أو في مجموعات. تمثل معظم المدن مزيجاً من العوامل الثلاثة ، وتختلف الأهمية النسبية لكل منها من مدينة إلى أخرى.

المدن كأماكن مركزية

تعمل المدن، كأماكن مركزية ، كمراكز تجارية واجتماعية لمنطقة فرعية . إذا كانت قاعدة الأرض متجانسة ، فإن هذه المراكز تكون متباعدة بشكل متساوٍ ، كما هو الحال في أجزاء كثيرة من الغرب الأوسط الزراعي . في المناطق ذات التوزيع غير المتكافئ للموارد ، يكون توزيع المدن غير متكافئ . تتفاوت أحجام المراكز ، بدءاً من قرى صغيرة متقاربة ، تضم متجراً أو متجرين يخدمان منطقة رافدة محلية ، مروراً بقرى وبلدات ومدن أكبر، متباعدة بشكل أكبر، وتقدم خدمات أكثر تخصصاً لمناطق الروافد الأكبر، وصولاً إلى المدن الكبرى مثل نيويورك أو شيكاغو، التي تقدم العديد من الخدمات المتخصصة لمنطقة رافدة كبيرة تتكون من تسلسل هرمي كامل من مناطق الروافد لأماكن أصغر.

تُشكل هذه الشبكة من مناطق الروافد والمراكز نمطاً يشبه إلى حد ما شبكة صيد السمك المنتشرة على الشاطئ ، حيث تكون الشبكة منتظمة ومتماثلة حيث تكون الرمال ناعمة ، ولكنها ملتوية ومشوهة حيث تكون الشبكة عالقة في الصخور. ينتشر نمط المدينة أو البلدة المركزية في جميع أنحاء العالم ، وخاصة في المناطق غير الصناعية . وفي الولايات المتحدة ، يُمثل هذا النمط بشكل أفضل من خلال مراكز تجارة التجزئة والجملة العديدة في الغرب الأوسط الزراعي والجنوب الغربي والغرب . تتميز هذه المدن بمراكز تسوق أو مناطق بيع جملة ضخمة تتناسب مع حجمها ؛ تعتمد المتاجر على تجارة المنطقة المحيطة . وهذا يتناقض مع العديد من مدن الشرق الصناعي ، حيث تكون المراكز متقاربة جداً لدرجة أن كل منها لا يحظى بدعم تجاري يُذكر سوى من عدد سكانها .

لا تقتصر التجارة فقط على دعم الأماكن المركزية ، بل تشمل وظائف اجتماعية ودينية . في بعض الحالات ، قد تكون هذه الوظائف الأخرى هي الدعم الرئيسي للمدينة . في أجزاء من أمريكا اللاتينية ، على سبيل المثال ، حيث تقل التجارة ، تنتشر المستوطنات على فترات منتظمة نسبياً في جميع أنحاء البلاد كمراكز اجتماعية ودينية . على عكس معظم المدن ، فإن يوم الأحد هو أكثر أيامها ازدحاماً ، حيث يذهب سكان المناطق المحيطة إلى الكنيسة ويمارسون أنشطة ترفيهية خلال العطلات ، مما أدى إلى ظهور اسم "مدينة الأحد" . معظم المدن والبلدات المركزية الكبيرة هي أيضاً مراكز سياسية . يُعد مركز المقاطعة مثلاً على ذلك . لندن وباريس هما المركزان السياسي والتجاري لبلديهما . أما في الولايات المتحدة ، فتُعد واشنطن والعديد من عواصم الولايات مراكز سياسية متخصصة . في كثير من هذه الحالات ، اختيرت العاصمة السياسية في البداية كنقطة مركزية في المنطقة السياسية ، وفُصلت عمداً عن المركز الحضري الرئيسي.

المدن كمراكز نقل ونقاط تقاطع

تعتمد جميع المدن على النقل للاستفادة من فائض الأراضي لدعمها . هذا الاعتماد على النقل يُدمر تناسق ترتيب المكان المركزي ، بقدر ما تتطور المدن عند بؤر أو نقاط توقف النقل ، وتتوزع طرق النقل بشكل غير متساوٍ على الأرض بسبب التضاريس أو غيرها من القيود . تُدرك منظمات المدينة أهمية النقل الفعال ، ويشهد على ذلك اهتمامها الدائم بتنظيم أسعار الشحن وبناء طرق سريعة جديدة ومرافق موانئ ومطارات وما شابه . **إن مجرد تركيز طرق النقل لا يُنتج مدينة** ، ولكن وفقاً لكولي ، إذا حدث تجزئة للبضائع السائبة ، فإن التركيز يُصبح مكاناً جيداً لمعالجة البضائع . عندما يتغير شكل النقل ، كالانتقال من الماء إلى السكك الحديدية ، فإن تجزئة البضائع السائبة أمر لا مفر منه .

تميل الموانئ التي تنشأ فقط لنقل البضائع عبر السفن إلى تطوير خدمات مساعدة مثل إعادة التعبئة والتخزين والفرز . ومن الأمثلة على موانئ تجزئة البضائع السائبة والتخزين البسيطة ميناء آرثر-فورت ويليام ، وهما مدينتان توأمان لتخزين القمح على رأس بحيرة سوبيريور؛ نشأت هذه الموانئ ، المحاطة بأراضٍ غير منتجة ، عند نقاط توزيع البضائع السائبة على أرخص الطرق من مقاطعات البراري المنتجة للقمح إلى أسواق الشرق . تطورت بعض الموانئ كمراكز تجارية ، مثل هونغ كونغ وكوبنهاغن ، مدعومة بإعادة شحن البضائع من السفن الصغيرة إلى الكبيرة أو العكس .

تميل نقاط الخدمة أو التغييرات الطفيفة في النقل إلى تشجيع نمو المدن ، كإنشاء نقاط تقسيم لتغيير القاطرات على خطوط السكك الحديدية الأمريكية . يمكن أن تكون مراكز النقل مواقع مركزية أو يمكن أن تكون بمثابة بوابات بين مناطق متباعدة ذات احتياجات متباينة . تُشكل كانساس سيتي ، وأوماها ، ومينيابوليس - سانت بول بوابات إلى الغرب ، بالإضافة إلى كونها أماكن مركزية للمناطق الزراعية المنتجة ، وهي مراكز مهمة للبيع بالجملة . كانت موانئ نيو أورلينز ، وموبيل ، وسافانا ، وتشارلستون ، ونورفولك ، وغيرها بمثابة بوابات تقليدية إلى حزام القطن بإنتاجه المتخصص .

وبالمثل ، كانت المدن الكبرى الواقعة على الحدود الشمالية ، مثل بالتيمور و واشنطن وسينسيناتي ولويسفيل ، بمثابة بوابات إلى الجنوب ، بينما كانت سانت لويس بوابة إلى الجنوب الغربي . في السنوات الأخيرة ، طُوِّر الجنوب مراكزه المركزية الخاصة ، مستبدلاً بعضاً من الاحتكار الذي كانت تتمتع به بوابات الحدود . تُعد أتلانتا ومفيس ودالاس أمثلة على المراكز المركزية الجنوبية الجديدة ومراكز النقل . تنعكس التغييرات في النقل في نمط توزيع المدن . وهكذا ، أدى تطوير السكك الحديدية إلى محاذاة سكك حديدية للمدن ، وهو ما لا يزال قائماً . ومع ذلك ، فقد غيّر النمو السريع للسيارات والتطور الواسع للطرق السريعة في العقود الأخيرة الاتجاه نحو توزيع أكثر توازناً للمدن . أظهرت الدراسات في مناطق متنوعة مثل نيويورك

ولويزيانا تحولاً في المراكز بعيداً عن المحاذاة الحصرية على طول خطوط السكك الحديدية . قد تعزز الخطوط الجوية هذا الاتجاه أو تحفز أنماطاً مختلفة من التوزيع للمدينة المستقبلية.

المدن كنقاط تركيز للخدمات المتخصصة

قد تتطور مدينة متخصصة أو مجموعة مدن تؤدي وظيفة متخصصة في منطقة واسعة في مورد محدد بدقة . على سبيل المثال ، تطورت مدينة ميامي السياحية استجابةً لمناخ وشاطئ ملائمين . أما سكرانتون ، ويلكس بار ، وعشرات البلديات المجاورة ، فهي مراكز متخصصة لتعدين الفحم ، مُطَوِّرة على رواسب فحم الأنثراسايت ، لخدمة شريحة كبيرة من شمال شرق الولايات المتحدة . تُشكّل بيتسبرغ وضواحيها والمناطق التابعة لها تجمعاً صناعياً وطنياً مهماً للحديد والصلب ، يتميز بموقعه الجيد لتجميع الفحم وخام الحديد ، ولبيع الصلب للصناعات القائمة على حقول الفحم .

ولا تقل أهمية مزايا الإنتاج الضخم والخدمات المساعدة عن الموارد المادية في العديد من المدن . بمجرد إنشائها ، تعمل المدينة المتخصصة كنواة لأنشطة مماثلة أو ذات صلة ، وتميل الوظائف إلى التراكم الهرمي ، سواء كانت المدينة منتجاً ساحلياً مثل ميامي أو أتلانتيك سيتي ، أو - والأهم من ذلك - مركزاً صناعياً مثل بيتسبرغ أو ديترويت . ويعني تركيز الصناعة في مدينة ما تركيزاً للخدمات والصناعات التابعة - مراكز التوريد ، وورش الآلات ، والخبراء الاستشاريين ، والصناعات الأخرى - التي تستخدم المنتجات الثانوية أو النفايات الصناعية المحلية ، بالإضافة إلى صناعات أخرى تُنتج قطع غيار متخصصة لمصانع أخرى في المدينة ، وقنوات التسويق ، ومرافق النقل المتخصصة ، والعمالة الماهرة ، ومجموعة من المرافق الأخرى ؛ سواء بشكل مباشر أو غير مباشر ، تُفيد هذه الصناعات وتؤدي إلى توسعها في الحجم والعدد في مكان أو منطقة مركزة .

كما قد يُقرر الموظفون المحليون - ذوو الخبرة في صناعة معينة - إنشاء مصنع جديد يُنتج منتجات مماثلة أو مُشابهة في المدينة نفسها . علاوة على ذلك ، غالباً ما تميل مزايا الإنتاج الضخم نفسه إلى تركيز الإنتاج في عدد قليل من المصانع والمدن الكبيرة . ومن أمثلة توطين صناعات تصنيعية محددة صناعة الملابس في مدينة نيويورك ، والأثاث في غراند رابيدز ، والسيارات في منطقة ديترويت ، والفخار في ستوك أون ترينت في إنجلترا ، وحتى تخصص مثل مضارب التنس في باوتوكيت ، رود آيلاند . يستمر هذا التركيز حتى توازن القوى المتعارضة المتمثلة في ارتفاع تكاليف العمالة والازدحام قوى التركيز .

قد تكون تكاليف العمالة أقل في المدن الصغيرة والمناطق الصناعية الجديدة ؛ وبالتالي تنتقل بعض المصانع من المدن الكبرى إلى المدن الصغيرة ؛ وقد انتقل جزء كبير من صناعة المنسوجات القطنية من المناطق الصناعية القديمة في نيو إنجلاند إلى المناطق الأحدث في كارولينا في الجنوب . ويفرض التركيز الهائل للسكان والهيكل في المدن الكبيرة تكلفة باهظة في شكل ازدحام ، وارتفاع تكاليف الأراضي ، وارتفاع الضرائب ، والتشريعات التقييدية . لا تميل جميع الصناعات إلى التركيز في المدن الصناعية المتخصصة ؛ تتميز العديد من أنواع التصنيع بخصائص مركزية . ترتبط هذه الأنواع بالسوق لأن عملية التصنيع تؤدي إلى زيادة في الحجم أو قابلية التلف . ومن الأمثلة على ذلك المخابز ، ومصانع الآيس كريم ، ومصانع الثلج ، ومصانع الجعة ، ومصانع المشروبات الغازية ، ومختلف أنواع مصانع التجميع .

ومع ذلك ، تميل هذه الصناعات إلى التطور بشكل أكبر في منطقة التصنيع نظراً لكثافة السكان ، وبالتالي لسوق أكبر هناك . ويتركز أكبر تركيز للمدن الصناعية في أمريكا في منطقة التصنيع في شمال شرق الولايات المتحدة وكندا المتاخمة ، شمال ولاية أوهايو وشرق نهر المسيسيبي . من بين عوامل هذا التركيز : احتياطات كبيرة من الوقود والطاقة (وخاصة الفحم) ، والمواد الخام مثل خام الحديد عبر البحيرات

العظمى ، والنقل البحري الرخيص على الساحل الشرقي ، والزراعة الإنتاجية (وخاصة في الغرب) ، والاستيطان المبكر، والهجرة اللاحقة التي تركزت في مدنها ، والبداية المبكرة مع التطور اللاحق للعمالة الماهرة ، والخبرة الصناعية ، ومرافق النقل ، والمكانة المرموقة .

تُشكل الطبيعة المترابطة لمعظم الصناعات قوة دافعة للحفاظ على هذه المنطقة كموطن رئيسي للمدن الصناعية في الولايات المتحدة . قبل الحرب ، كانت المدينة الصناعية النموذجية خارج حزام التصنيع الرئيسي تضم صناعة واحدة فقط من نوع المواد الخام ، مثل مصانع الأخشاب ، ومصانع تعليب الأغذية ، ومصاهر المعادن (لونغ فيو، واشنطن ؛ سان خوسيه ، كاليفورنيا ؛ أناكوندا ، مونتانا) . نظرًا للحاجة إلى إنتاج كميات هائلة من السفن والطائرات لحرب بين محيطين ، فقد شهدت العديد من المدن على طول سواحل الخليج والمحيط الهادئ نموًا سريعًا خلال السنوات الأخيرة كمراكز صناعية.

تطبيق الأنواع الثلاثة من الدعم الحضري

على الرغم من إمكانية الاستشهاد بأمثلة توضح كلاً من الأنواع الثلاثة للدعم الحضري ، إلا أن معظم المدن الأمريكية تشارك بنسب متفاوتة في جميع الأنواع الثلاثة . مدينة نيويورك ، على سبيل المثال ، بصفتها أكبر ميناء أمريكي ، تُعد نقطة توزيع البضائع ؛ وبصفتها المركز الرئيسي لتجارة الجملة والتجزئة ، تُعد من نوع المدن المركزية ؛ وبصفتها المركز الأمريكي الرئيسي للتصنيع ، تُعد من نوع المدن المتخصصة . لقد رُسمت خريطة التوزيع الفعلي والتصنيف الوظيفي للمدن في الولايات المتحدة ، وهو أكثر تعقيدًا من مجرد مجموع الأنواع الثلاثة ، و وُصف في مكان آخر بمصطلحات مختلفة.

لذلك ، لا ينبغي عد الأنواع الأساسية الثلاثة إطارًا جامدًا يستبعد جميع الإنشاءات العرضية ، مع أن التطور العرضي للمدينة يصبح جزءًا من البيئة الحضرية العامة الداعمة . كما **لا ينبغي عد البيئة الحضرية ثابتة ؛ فالمدن في تغير مستمر وتُظهر تأخرًا ملحوظًا في التكيف مع الظروف الجديدة** . توجد فرص واسعة لاستخدام المبادرة في تعزيز القاعدة الداعمة للمدينة المستقبلية ، لا سيما إذا أخذت في الحسبان العوامل الأساسية للدعم الحضري . لذلك ، ينبغي للمدينة دراسة : (1) المنطقة المحيطة بها للافادة من التغييرات مثل الموارد أو المحاصيل المكتشفة حديثًا، (2) وسائل النقل فيها للتكيف بشكل صحيح مع المرافق الجديدة أو المتغيرة، و(3) صناعاتها للافادة من التقدم التكنولوجي.

البنية الداخلية للمدن

يجب على أي خطط فعالة لتحسين أو إعادة تنظيم المدينة المستقبلية أن تأخذ في الحسبان النمط الحالي لاستخدام الأراضي داخل المدينة ، والعوامل التي أنتجت هذا النمط ، والمرافق التي تتطلبها الأنشطة المحلية ضمن مناطق محددة . على الرغم من أن النمط الداخلي لكل مدينة فريد من نوعه في مزيجه الخاص من التفاصيل ، إلا أن معظم المدن الأمريكية تضم مناطق تجارية وصناعية وسكنية . يمكن تقدير القوى الكامنة وراء نمط استخدام الأراضي إذا ركزنا الاهتمام على ثلاثة تعميمات للترتيب - حسب المناطق المتحدة المركز ، والقطاعات ، والنوى المتعددة .

المناطق المتحدة المركز

وفقًا لنظرية المناطق المتحدة المركز ، يمكن فهم نمط نمو المدينة على أفضل وجه من خلال خمس مناطق متحدة المركز (الشكل 1).

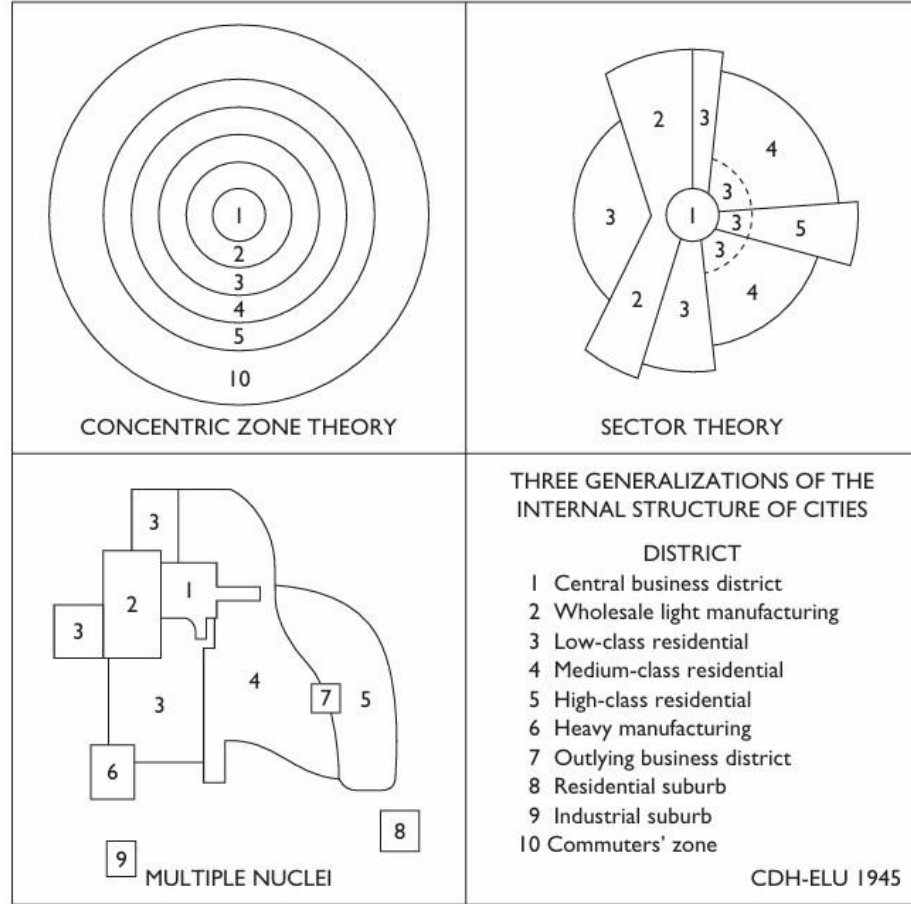


Figure 1 The pattern of growth of the city.

- (1) منطقة الأعمال المركزية - هذا هو محور الحياة التجارية والاجتماعية والمدنية ، ومحور النقل . تقع فيها منطقة تجارة التجزئة في وسط المدينة بمتاجرها الكبرى ، ومتاجرها الأنيقة ، ومبانيها المكتبية ، ونواديها ، وبنوكها ، وفنادقها ، ومسارحها ، ومتاحفها ، ومقرات المنظمات . تحيط بمنطقة تجارة التجزئة في وسط المدينة منطقة تجارة الجملة.
- (2) المنطقة الانتقالية: تحيط بمنطقة وسط المدينة منطقة تدهور سكني . تتعدى الأعمال والصناعات الخفيفة على المناطق السكنية التي تتميز بشكل خاص ببيوت الإيجار . في هذه المنطقة ، تقع الأحياء الفقيرة الرئيسية ، بمناطقها الغارقة بالفقر والتدهور والمرض ، وعوالمها السفلية المليئة بالزبيلة . في العديد من المدن الأمريكية ، سكنتها بشكل كبير مجموعات من المهاجرين الجدد .
- (3) منطقة مساكن العمال المستقلين: يسكنها عمال الصناعة الذين هربوا من المنطقة الانتقالية لكنهم يرغبون في العيش بالقرب من أعمالهم . في العديد من المدن الأمريكية ، يشكل المهاجرون من الجيل الثاني شرائح مهمة من سكان هذه المنطقة .
- (4) منطقة المساكن الأفضل: تتكون من مساكن عائلية ، و"أحياء مقيدة" حصرية ، ومباني سكنية راقية
- (5) منطقة المسافرين. غالبًا ما تقع هذه المنطقة خارج حدود المدينة في الضواحي أو في المدن التابعة ، وهي منطقة ذات نمو متقطع لمساكن راقية على طول خطوط النقل السريع .

القطاعات

نظرية التنمية المحورية ، التي تنص على أن النمو يحدث على طول طرق النقل الرئيسية أو على طول خطوط المقاومة الأقل لتشكيل مدينة على شكل نجمة ، طورها هومر هويت في نظريته القطاعية ، والتي تنص على أن النمو على طول محور نقل معين يتكون عادةً من أنواع متشابهة من استخدامات الأراضي (الشكل 1). تُعد المدينة بأكملها دائرة ، والمناطق المختلفة قطاعات تتفرع من مركز تلك الدائرة ؛ تنشأ أنواع متشابهة من استخدامات الأراضي بالقرب من مركز الدائرة وتمتد إلى الخارج نحو المحيط . وبالتالي ، فإن المنطقة السكنية ذات الإيجار المرتفع في الربع الشرقي من المدينة تميل إلى الانتقال إلى الخارج ، مع البقاء دائماً في الربع الشرقي . تميل منطقة سكنية منخفضة الجودة ، إذا كانت تقع في الربع الجنوبي ، إلى الامتداد إلى أطراف المدينة في ذلك القطاع . ويتجلى هجرة المناطق السكنية الراقية إلى الخارج على طول خطوط النقل القائمة بشكل خاص في الأراضي المرتفعة ، نحو الريف المفتوح ، إلى منازل قادة المجتمع ، على طول خطوط النقل الأسرع ، وإلى مراكز المباني أو المراكز التجارية القائمة.

نوى متعددة

في العديد من المدن ، لا يُبنى نمط استخدام الأراضي حول مركز واحد ، بل حول عدة مراكز منفصلة (الشكل 1) . في بعض المدن ، وُجدت هذه المراكز منذ نشأة المدينة ؛ وفي مدن أخرى ، تطورت مع تحفيز نمو المدينة للهجرة والتخصص . ومن الأمثلة على النوع الأول مدينة لندن الكبرى ، حيث نشأت "المدينة" و وستمنستر كنقطتين منفصلتين يفصل بينهما الريف المفتوح ، إحداهما في مركز المال والتجارة ، والأخرى في مركز الحياة السياسية . من الأمثلة على النوع الثاني مدينة شيكاغو ، حيث انتقلت الصناعات الثقيلة ، التي كانت متمركزة في البداية على طول نهر شيكاغو في قلب المدينة ، إلى منطقة كالوميت ، حيث شكلت نواة لتنمية حضرية جديدة واسعة النطاق . قد تكون النواة الأولية للمدينة هي منطقة البيع بالتجزئة في مدينة مركزية ، أو الميناء أو مرافق السكك الحديدية في مدينة ذات كثافة سكانية عالية ، أو المصنع أو المنجم أو الشاطئ في مدينة ذات وظائف متخصصة .

يعكس ظهور النوى المنفصلة والمناطق المتميزة مزيجاً من العوامل الأربعة الآتية :-

(1) تتطلب بعض الأنشطة مرافق متخصصة. على سبيل المثال، ترتبط منطقة البيع بالتجزئة بأكبر نقطة وصول داخل المدينة ، ومنطقة الميناء بواجهة مائية مناسبة ، والمناطق الصناعية بمساحات كبيرة من الأراضي والمياه أو خطوط السكك الحديدية ، وهكذا.

(2) تتجمع بعض الأنشطة المتشابهة معاً لأنها تستفيد من الترابط . وقد سبق الإشارة إلى تجميع المدن الصناعية أعلاه تحت عنوان "المدن كنقاط تركيز للخدمات المتخصصة" . تستفيد مناطق البيع بالتجزئة من التجميع ، مما يزيد من تركيز العملاء المحتملين و يتيح إمكانية مقارنة الأسعار . تعتمد المناطق المالية ومناطق مباني المكاتب على سهولة التواصل بين مكاتب CDH-ELU 1945 داخل المنطقة . يُعد سوق شيكاغو للبضائع مثالاً على تجميع الجملة.

(3) بعض الأنشطة المتشابهة تضر ببعضها البعض . إن التناقض بين تطوير المصانع وتطوير المساكن الراقية معروف . فالتركيزات الكبيرة للمشاة والسيارات وعربات الترام في منطقة البيع بالتجزئة تُعيق مرافق السكك الحديدية وضغط الشارع المطلوب في منطقة البيع بالجملة ، كما تُعيق مرافق السكك الحديدية والمساحة اللازمة للمناطق الصناعية الكبيرة ، والعكس صحيح .

(4) بعض الأنشطة غير قادرة على تحمل الإيجارات المرتفعة للمواقع الأكثر جاذبية . يعمل هذا العامل بالتزامن مع ما سبق . ومن الأمثلة على ذلك أنشطة البيع بالجملة والتخزين التي تتطلب مساحة كبيرة ، أو المساكن منخفضة التكلفة التي لا تستطيع تحمل رفاهية الأراضي المرتفعة ذات الإطلالة الخلابة . يختلف عدد النوى الناتجة عن التطور التاريخي وعملية قوى التوطن اختلافاً كبيراً من مدينة إلى أخرى . فكلما كبرت المدينة ، زادت النوى عددًا وتخصصًا . ومع ذلك ، تطورت المناطق التالية حول النوى في معظم المدن الأمريكية الكبرى.

منطقة الأعمال المركزية

تُعد هذه المنطقة محور مرافق النقل داخل المدينة ، سواءً عبر الأرصفة أو السيارات الخاصة أو الحافلات أو الترام أو مترو الأنفاق أو الطرق المرتفعة . ونظرًا للنمو غير المتماثل لمعظم المدن الكبرى ، فإنها لا تقع الآن في المركز الجغرافي للمدينة ، بل تقع بالقرب من إحدى حوافها ، كما هو الحال في المدن المطلة على البحيرة أو النهر أو حتى المدن الداخلية ؛ ومن الأمثلة على ذلك شيكاغو وسانت لويس وسولت ليك سيتي . ومع ذلك ، نظرًا لتقارب خطوط النقل الداخلية الراسخة فيها ، فإنها تمثل نقطة الوصول الأكثر ملائمة من جميع أنحاء المدينة ، ونقطة أعلى قيمة للأراضي . أما منطقة التجزئة ، فهي نقطة الوصول القصوى ، وهي متصلة بالرصيف . يمكن فقط لحركة المشاة أو وسائل النقل الجماعي تركيز الأعداد الكبيرة من العملاء اللازمة لدعم المتاجر الكبرى ومتاجر السلع المتنوعة ومتاجر الملابس ، وهي سمة مميزة للمنطقة . في المدن الصغيرة ، تتداخل المؤسسات المالية ومباني المكاتب مع متاجر البيع بالتجزئة ، ولكن في المدن الكبيرة ، تكون المنطقة المالية منفصلة ، قريبة من أكبر مرافق المدينة ، ولكن ليس عندها . نقطة التقاءها هي المصعد ، الذي يسمح بالوصول ثلاثي الأبعاد بين المكاتب ، حيث أن أهم عامل موقعي هو إمكانية الوصول إلى مكاتب أخرى بدلاً من المدينة ككل . تقع المباني الحكومية أيضًا بالقرب من مركز منطقة البيع بالتجزئة ، ولكن ليس في قلبها . في معظم المدن ، نشأ "صف سيارات" منفصل على حافة منطقة الأعمال المركزية ، في مناطق إيجار أرخص على طول طريق سريع رئيسي واحد أو أكثر ؛ حيث يكون ارتباطه بالطريق السريع نفسه .

منطقة الجملة والصناعات الخفيفة

تقع هذه المنطقة بشكل ملائم داخل المدينة ، ولكنها قريبة من مركز مرافق النقل الإضافية في المدينة . على الرغم من أن محلات البيع بالجملة تستمد بعض الدعم من المدينة نفسها ، إلا أنها تخدم بشكل أساسي منطقة فرعية تصل إليها السكك الحديدية والشاحنات . لذلك ، تتركز على طول خطوط السكك الحديدية ، وعادةً ما تكون مجاورة (ولكن ليس محيطة) بمنطقة الأعمال المركزية . تجذب مرافق هذه المنطقة أو المناطق المماثلة العديد من أنواع الصناعات الخفيفة التي لا تتطلب مبانٍ متخصصة ، مثل : النقل الجيد بالسكك الحديدية والطرق ، وتوافر المباني العلوية ، والقرب من أسواق المدينة ومراكز العمل فيها .

منطقة الصناعات الثقيلة

تقع هذه المنطقة بالقرب من الحافة الخارجية الحالية أو السابقة للمدينة . تتطلب الصناعات الثقيلة مساحات شاسعة ، غالبًا ما تتجاوز أي مساحة متاحة في الأقسام المقسمة بالفعل إلى كتل وشوارع . كما أنها تتطلب وسائل نقل جيدة ، سواءً بالسكك الحديدية أو الماء . مع تطوير خطوط النقل ومساحات التحويل ، قد

تتمتع المواقع الواقعة على أطراف المدينة بخدمة نقل أفضل من تلك القريبة من المركز . في شيكاغو ، يوجد حوالي مئة صناعة ضمن حزام يمتد ثلاثة أميال ، بجوار ساحات شحن "كليرينغ" على الحافة الجنوبية الغربية للمدينة . علاوة على ذلك ، فإن ضجيج أعمال الغلايات ، وروائح حظائر الماشية ، ومشاكل التخلص من نفايات المصاهر ومصانع الحديد والصلب ، ومخاطر الحرائق في مصافي البترول ، واحتياجات المساحة والنقل التي تعيق حركة المرور في الشوارع وسهولة الوصول - كل ذلك يُسهم في نمو الصناعات الثقيلة بعيداً عن المركز الرئيسي للمدينة الكبيرة .

تُعدّ منطقة كالوميت في شيكاغو، ومستنقعات نيوجيرسي بالقرب من مدينة نيويورك ، ومستنقعات ليا بالقرب من لندن ، ومنطقة سانت دينيس في باريس أمثلة على هذه المناطق . أما حظائر الماشية في شيكاغو، فعلى الرغم من روائحها وحجمها ، فقد غمرها النمو الحضري ، وهي الآن بعيدة عن أطراف المدينة . تُشكل هذه المناطق نواة للصناعات الثقيلة داخل المدينة ، ولكن ليس بالقرب من مركزها ، مما أضرّ بالمنطقة السكنية المجاورة ، المعروفة باسم "الحي الضيق" .

الحي السكني

بشكل عام ، من المرجح أن تقع أحياء الطبقة الراقية على أراضٍ مرتفعة جيدة التصريف ، وبعيدة عن مصادر الإزعاج مثل الضوضاء والروائح والدخان وخطوط السكك الحديدية . من المرجح أن تنشأ أحياء الطبقة الدنيا بالقرب من المصانع ومناطق السكك الحديدية ، أينما كانت موجودة في المدينة . بسبب تقادم المباني ، تُعدّ الهوامش الداخلية القديمة للأحياء السكنية تربةً خصبةً لغزو الجماعات غير القادرة على دفع الإيجارات المرتفعة . تتميز الأحياء السكنية بقدرٍ من التماسك . ومن الحالات المتطرفة الجماعات المنفصلة عرقياً ، والتي تتجمع معاً على الرغم من أنها تضم أعضاءً في العديد من المجموعات الاقتصادية ؛ هارلم مثال على ذلك.

النوى الثانوية

تشمل هذه المراكز الثقافية والحدائق والمناطق التجارية النائية والمراكز الصناعية الصغيرة . قد تُشكّل الجامعة نواةً لمجتمع شبه مستقل ؛ ومن الأمثلة على ذلك جامعة شيكاغو وجامعة كاليفورنيا وجامعة هارفارد . قد تُشكّل الحدائق والمناطق الترفيهية التي تشغل أراضٍ قاحلة سابقة شديدة الوعورة أو الرطوبة للسكن نواةً للمناطق السكنية الراقية ؛ ومن الأمثلة على ذلك حديقة روك كريك في واشنطن وهايد بارك في لندن . قد تُصبح المناطق التجارية النائية مراكز رئيسية مع مرور الوقت . قد لا تُصبح العديد من المؤسسات الصغيرة ومصانع التصنيع الخفيفة الفردية ، مثل المخازن، المنتشرة في جميع أنحاء المدينة ، نواةً لمناطق متميزة.

الضواحي أو المناطق التابعة

تُعدّ الضواحي ، سواءً السكنية أو الصناعية ، سمةً مميزةً لمعظم المدن الأمريكية الكبرى . وقد حفّز ظهور السيارات وتحسين بعض خطوط السكك الحديدية للركاب في الضواحي في عددٍ من أكبر المدن عملية التوسع العمراني . تختلف المناطق التابعة عن الضواحي في أنها منفصلة عن المدينة المركزية بأميالٍ عديدة ، وبصورةٍ عامة ، لا تشهد تنقلاتٍ يوميةً تُذكر من وإلى المدينة المركزية ، على الرغم من أن الأنشطة

الاقتصادية للمنطقة التابعة مُرتبطة بشكل وثيق بأنشطة المدينة المركزية . وبالتالي ، يُمكن عد غاري ضاحيةً ، بينما تُعد إلجين وجولييت منطقتين تابعتين لشيكاجو.

تقييم أنماط استخدام الأراضي

لا تُظهر معظم المدن مزيجًا من الأنواع الثلاثة للدعم الحضري فحسب ، بل تُظهر أيضًا جوانب من التعميمات الثلاثة لنمط استخدام الأراضي . يُعد فهم كليهما مفيدًا في تقييم الآفاق المستقبلية للمدينة بأكملها وترتيب أجزائها . كصورة عامة قابلة للتعديل بسبب التضاريس والنقل واستخدام الأراضي السابق ، فإن لنظرية المنطقة المتحدة المركز ميزة . إنها ليست نمطًا جامدًا ، بقدر ما يعكس النمو أو الترتيب غالبًا التوسع داخل القطاعات أو التنمية حول نوى منفصلة . وقد طُبقت نظرية القطاع بشكل خاص على الحركة الخارجية للمناطق السكنية . تؤكد كل من نظرية المنطقة المتحدة المركز ونظرية القطاع على الميل العام للمناطق السكنية المركزية إلى انخفاض قيمتها مع حدوث أعمال بناء جديدة على حوافها الخارجية ؛ ومع ذلك ، فإن نظرية القطاع أكثر تمييزًا في تحليلها لتلك الحركة .

نفترض كل من المنطقة المتحدة المركز ، كنمط عام ، ونظرية القطاع ، كما تُطبق بشكل أساسي على الأنماط السكنية ، (وإن لم يكن ذلك صراحةً) وجود نواة حضرية واحدة فقط يتم حولها ترتيب استخدام الأراضي بشكل متماثل إما في أنماط متحدة المركز أو شعاعية . من الناحية النظرية ، قد يكون هذا الافتراض صحيحًا ، لأن عائق المسافة وحده كفيل بتعزيز أكبر قدر ممكن من التركيز في نواة مركزية صغيرة . ولكن نظرًا لاستحالة هذا التركيز من الناحية المادية ووجود عوامل فاصلة ، تنشأ نوى منفصلة . ولا تقتصر عوامل الفصل المحددة على ارتفاع الإيجار في النواة ، والذي لا يمكن أن تتحملة سوى أنشطة قليلة ، بل تشمل أيضًا الارتباط الطبيعي لبعض الأنشطة بوسائل النقل أو المساحة أو المرافق الأخرى خارج المدن ، ومزايا فصل الأنشطة المتباينة وتركيز الوظائف المتشابهة.

ويطرح نمط استخدام الأراضي المتغير باستمرار العديد من المشاكل . فبالقرب من النواة ، تُترك الأراضي شاغرة أو تُحفظ في أحياء فقيرة غير اجتماعية تحسبًا لتوسع الأنشطة ذات الإيجار المرتفع . وتُشكل التكاليف الخفية للأحياء الفقيرة على المدينة في ظل بيئة سيئة للمواطنين في المستقبل ، والحماية المفرطة للشرطة والحرائق والصرف الصحي ، أساسًا للحجج الداعية إلى تقديم دعم لإزالة هذه الآفة . ومع ذلك ، فإن منطقة الانتقال ليست منطقة تدهور في كل مكان ، إذ تنتشر الأحياء الفقيرة ، كما يشهد على ذلك تزايد تطوير الشقق الراقية بالقرب من المركز الحضري في جولد كوست بشيكاجو أو بارك أفينيو في مدينة نيويورك . على أطراف المدينة ، يؤدي التقسيم المفرط إلى أراضٍ غير مستغلة تمر عبرها خدمات حضرية مثل شبكات الصرف الصحي والنقل . كما أن الوضع السياسي المنفصل للعديد من المناطق... تؤدي الضواحي إلى نقص المسؤولية المدنية تجاه مشاكل ونفقات المدينة التي يعمل بها سكان الضواحي .