

"نظرية الموقع للمدن"

من المجلة الأمريكية لعلم الاجتماع (1941)

إدوارد ل. أولمان

ترجمة بتصرف
أ.دز مضر خليل عمر

مقدمة المحرر

كما يتضح من كتابات بيرجس وهويت ، خلال أوائل القرن العشرين ، احتلت أنماط السكن الحضري مكانة متزايدة الأهمية في أجندة أبحاث الجغرافيين وعلماء الاجتماع وغيرهم من الباحثين الحضريين في أمريكا الشمالية ، بينما لم تحظ القاعدة الاقتصادية للمدن باهتمام يُذكر. سعى الجغرافي إدوارد أولمان (1912-1976) إلى معالجة هذا الإهمال من خلال حث زملائه على العمل على نظرية الموقع للمدن ، مجادلًا بأنه بالإضافة إلى أهميتها النظرية المهمة ، فإن المعرفة المكتسبة ستوفر تطبيقات عملية في التخطيط الإقليمي . في المقالة اللاحقة ، يقترح أولمان أساس هذه الأجندة البحثية من خلال طرح السؤال الاتي : **"ما أسباب وجود المدينة وحجمها الحالي وطابعها؟"** - ثم يُجادل بأن الجغرافي الألماني والتر كريستالر (1893-1969) يُوفر الإطار النظري لهذه الدراسة من خلال نظريته عن المكان المركزي . في الواقع ، يُؤيد أولمان أن : "نظرية المكان المركزي تُقدم على الأرجح تفسيرًا صحيحًا لتوزيع المستوطنات على الأرض ، تمامًا كما تُقدمه نظرية المنطقة متحدة المركز للأراضي داخل المدن" .

وصل كتاب كريستالر "الأماكن المركزية في جنوب ألمانيا" (1933) ، وهو دراسة لحجم وترتيب أنشطة البيع بالتجزئة بين المراكز الحضرية ، إلى جمهور أمريكا الشمالية من خلال مقال أولمان . ألهمت الانتظامات اللافتة التي لاحظها كريستالر في حجم وتباعد المستوطنات في جنوب ألمانيا ، وقدمت اختبارًا لمنطق النموذج . يُشكل مبدئين أساسيين لنظرية المكان المركزي ، يُحددان موقع وتسلسل المستوطنات - النطاق والعتبة . يُحدد **النطاق** المسافة التي سيقطعها المستهلكون للحصول على أنواع معينة من السلع ، **والعتبة** هي الحد الأدنى لعدد المستهلكين اللازم لاستمرار عمل تجاري بسلع أو خدمات معينة . بافتراض أن المستهلكين هم صانعو القرار الذين يسعون إلى تعظيم المنفعة ، يفترض كريستالر أيضًا أن إمكانية الوصول دالة مباشرة للمسافة ، وبالتالي، تقع المتاجر (أو قد توجد) في مواقع مركزية داخل مناطقها الداخلية .

وبتوضيح ما قد يبدو في ظروف مثالية معينة ، تُسقط هذه النظرية المعيارية شبكة سداسية من مواقع المتاجر في أماكن مركزية ، إذ يُعد الشكل السداسي الشكل الهندسي الأكثر كفاءة لاستنفاد مساحة السوق دون تداخل . وقد أدى تقديم أولمان لنظرية المكان المركزي إلى علماء المدن الأمريكيين إلى إطلاق عمل كلاسيكي في أدبيات جغرافية الحضر، ونتيجةً لذلك ، فإن النمط السداسي لنظرية المكان المركزي معروفٌ تمامًا مثل المناطق متحدة المركز التي اقترحها بورغيس . لم يكن لمنشور كريستالر عام ١٩٣٣ تأثير يُذكر على معاصريه في ألمانيا ، ولكن عندما استعان به أولمان ، كطالب دكتوراه ، لدراسة الأنماط المكانية المنتظمة للمدن في ولاية أيوا ، أطلق أجندة بحثية تركز على نظرية الموقع التي وجهت البحث الجغرافي في خمسينيات وستينيات القرن الماضي .

وبانتقاله إلى جامعة واشنطن عام ١٩٥١ ، ساعد أولمان في تأسيس "مدرسة واشنطن" ، التي اشتهرت باختباراتها النظرية وعملها التجريبي ومساهماتها في التخطيط . ولعلَّ عمل خريج جامعة واشنطن ، برايان بيرري ، بعنوان "جغرافيا مراكز السوق وتوزيع التجزئة" (١٩٦٧) ، هو أشهر تحليل لأنماط الاستيطان

يُطبّق نظرية المكان المركزي . حافظ أولمان على سمعته طوال مسيرته المهنية كرائد في جغرافية المدن والنقل من خلال أعمال مثل "طبيعة المدن" (ص 46) و"دور النقل وأسس التفاعل" (1956) . نُدرِك اليوم محدودية نظرية المكان المركزي ، إذ إن اهتمامنا المعاصر بالهيكل الخارجي للمدينة لا يُشير إلى علاقة التبعية بين المدينة ومحيطها بقدر ما يُشير إلى الروابط بين المدن . يُتناول هذا التطور النظري في الجزء الثاني من خلال مناقشة "المدن العالمية" ونظرية النظم العالمية . للاطلاع على تاريخ فكرة ما والباحثين المرتبطين بها ، اقرأ نصب برايان بيرري وتشونسي هاريس التذكاري لكريستالر (1970) . كما نشر هاريس تكريمًا لأولمان يتناول التأثير المهم لعمل كريستالر على مسيرته المهنية المبكرة (1977) . اقرأ أيضًا كتاب ريتشارد سيمانسكي وجون أجنو "النظام والشك : الجغرافيا البشرية وجدلية العلم" (1981) لتقدير المدى الذي قد يصل إليه الانبهار بنظرية مكانية .

دُرِسَ موقع وتوزيع المدن والمستوطنات بشكل دوري خلال القرن الماضي . وقد قُدِّمت مساهمات مهمة من قِبَل أفراد من تخصصات متعددة . ويرجع ذلك جزئيًا إلى تنوع الهجوم وعدم تنسيقه ، وجزئيًا إلى التعقيدات والمتغيرات المتضمنة ، مما أدى إلى بطء تطور النظرية المنهجية ، على عكس التطورات في مجال تحديد المواقع الصناعية . كان أول بيان نظري ذي أهمية حديثة هو كتاب فون ثونن "الدولة المعزولة" ، الذي نُشر لأول مرة عام 1826، حيث افترض وجود سطح أرض موحد تمامًا ، وأظهر أنه في ظل الظروف المثالية ، ستتطور مدينة في وسط هذه المنطقة من الأرض ، وستتطور حلقات متحدة المركز من استخدام الأراضي حول المدينة المركزية . في عام ١٨٤١، بحث كول العلاقة بين المدن والبيئة الطبيعية والثقافية ، مع إيلاء اهتمام خاص لتأثير طرق النقل على مواقع المراكز الحضرية .

وفي عام ١٨٩٤، أظهر كولي ببراعة التأثير التوجيهي الذي تُحدثه طرق النقل ، وخاصةً السكك الحديدية ، على مواقع مراكز التجارة وتطورها . كما لفت الانتباه إلى أهمية النقل كبناني مدن ، تمامًا كما فعل راتزل سابقًا . وفي عام ١٩٢٦، سعى هيج إلى تحديد سبب وجود هذا التركيز الكبير للسكان والصناعة في أكبر المدن . وبما أن التركيز يحدث حيث يكون تجميع المواد أرخص ، فمن الأفضل أن تكون جميع وظائف الأعمال ، باستثناء الاستخراج والنقل ، في المدن حيث يكون النقل أقل تكلفة . وتُستثنى من ذلك معالجة السلع القابلة للتلف ، كما هو الحال في مراكز السكر ، والسلع الكبيرة التي تُفقد الوزن ، كما هو الحال في المصاهر . تختلف معالجة هيج النظرية عن تلك المذكورة آنفًا ، ولكن ينبغي إدراجها كمثال ممتاز على دراسة "التركيز" .

في عام ١٩٢٧، أظهر بوبيك أن الجغرافيين الألمان منذ عام ١٨٩٩، متبعين شلوتير وآخرين ، قد اهتموا بشكل كبير بالجغرافيا الداخلية للمدن ، وبأنماط استخدام الأراضي وأشكالها داخل الحدود الحضرية ، على عكس مشكلة موقع المدن ودعمها . وقد ميّز هذا الانشغال بالبنية الحضرية الداخلية أيضًا العمل الأخير للجغرافيين في أمريكا ودول أخرى . أصر بوبيك ، مُبررًا ، على أن مثل هذه الدراسات ، على الرغم من قيمتها ، لا تُشكل سوى نصف مجال جغرافية الحضر ، وأن السؤال الجغرافي الأساسي بقي دون إجابة : **"ما أسباب وجود المدينة وحجمها الحالي وطابعها ؟"** منذ نشر هذه المقالة ، تناولت عدد من الدراسات الحضرية

في ألمانيا وبعضها في دول أخرى مسائل مثل العلاقات بين المدينة والريف . قدم عمل وايتير كريستالر إطارًا نظريًا لدراسة توزيع المستوطنات . يتمثل جوهر النظرية في أن مساحة معينة من الأراضي المنتجة تدعم مركزًا حضريًا . ويوجد المركز لأنه يجب تقديم خدمات أساسية للأراضي المحيطة به . وبالتالي ، فإن العامل الرئيسي الذي يفسر شيكاغو هو إنتاجية الغرب الأوسط ؛ والموقع عند الطرف الجنوبي لبحيرة ميشيغان عامل ثانوي . لو لم تكن بحيرة ميشيغان موجودة ، لكان عدد سكان الحضر في الغرب الأوسط في المجمل من المحتمل أن تكون المدينة بنفس حجمها الحالي . ومن الناحية المثالية ، ينبغي أن تكون في قلب منطقة

إنتاجية. يتضح تشابه هذا المفهوم مع اقتراح فون ثونن الأصلي . ويبدو أن العديد من الباحثين قد تناولوا هذا المخطط في تفكيرهم . ويزعم بوبليك أنه قدم أساسيات هذا التفسير عام 1927 .

يُظهر عمل عدد من علماء الاجتماع الريفي الأمريكيين تقديرًا لبعض الافتراضات الأولية لكريستالر، على الرغم من إجرائها قبل أو دون معرفة عمل كريستالر، ولغرض مختلف . وكانت دراسة غالين التاريخية للمناطق التجارية في مقاطعة والورث، ويسكونسن، والتي نُشرت عام 1915 ، أول مساهمة . منذ ذلك الحين ، أُجريت دراسات مهمة حول هذه المشكلة من قبل آخرين . تقتصر هذه الدراسات في المقام الأول على مراكز التجارة الأصغر، ولكنها تُقدم معلومات غزيرة حول توزيع المستوطنات ، مما يُثبت بشكل مستقل العديد من فرضيات كريستالر الأساسية .

كفرضية عملية ، يُفترض أنه كلما كبرت المدينة ، زادت مساحة فروعها . وبالتالي ، يجب أن تكون هناك مدن متفاوتة الحجم ، تتراوح من قرية صغيرة تؤدي بعض الوظائف البسيطة ، مثل توفير مركز تسوق وسوق محدود لمنطقة صغيرة متجاورة ، إلى مدينة كبيرة ذات منطقة فروع كبيرة تتكون من مناطق خدمات العديد من البلدات الأصغر، وتوفر خدمات أكثر تعقيدًا ، مثل البيع بالجملة ، والخدمات المصرفية واسعة النطاق ، وتجارة التجزئة المتخصصة ، وما شابه ذلك . يُطلق كريستالر على الخدمات التي تؤدي فقط لمنطقة مُحيط اسم "الوظائف المركزية" ، ويُطلق على المستوطنات التي تؤديها اسم "الأماكن المركزية". إن الصناعة التي تستخدم المواد الخام المستوردة من خارج المنطقة المحلية وتشحن منتجاتها خارجها لا تُشكل خدمة مركزية . من الناحية المثالية ، سيكون لكل مكان مركزي منطقة رافدة دائرية ، كما في اقتراح فون ثونن ، وستكون المدينة في المركز . ومع ذلك ، إذا رُسمت ثلاث دوائر مماسة أو أكثر في المنطقة ، فستوجد مساحات غير مخدمة ؛ وأفضل الأشكال النظرية هي الأشكال السداسية ، وهي أقرب الأشكال الهندسية إلى الدوائر التي تملأ المنطقة بالكامل . (الشكل 1).

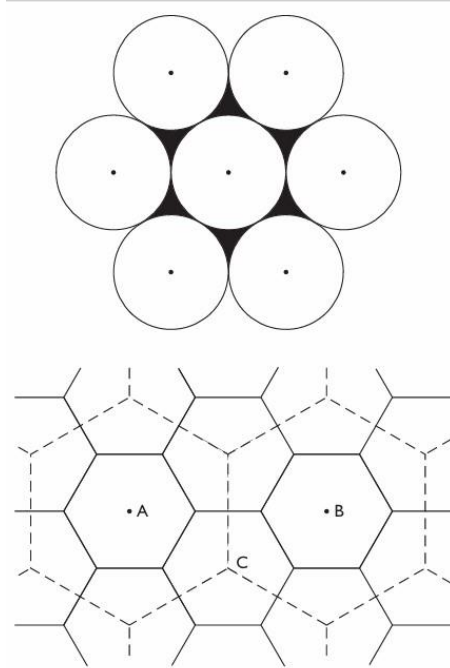


Figure 1 Theoretical shapes of tributary areas. Circles leave unserved spaces, hexagons do not. Small hexagons represent service areas for smaller places, large hexagons (dotted lines) represent service areas for next higher rank central places.

إذا كان كل كريستالر قد تعرف على مستوطنات ذات حجم نموذجي ، وحساب متوسط عدد سكانها ، والمسافة بينها ، وحجم وسكان مناطقها الفرعية وفقاً لنظريته السداسية.... كما ذكر أن عدد المناطق المركزية الشكل 1 الأشكال النظرية للمناطق الفرعية . الدوائر تترك مساحات غير مخدومة ، بينما لا تفعل السداسيات ذلك . تُمثل السداسيات الصغيرة مناطق خدمة للأماكن الأصغر ، بينما تُمثل السداسيات الكبيرة (الخطوط المنقطه) مناطق خدمة للأماكن المركزية الأعلى مرتبة. تتبع الأماكن معياراً من الأكبر إلى الأصغر بالترتيب الاتي : 1:2:6:18:54 ، وهكذا. تُحسب جميع هذه الأرقام بناءً على جنوب ألمانيا، لكن كريستالر يزعم أنها نموذجية لمعظم ألمانيا وأوروبا الغربية.

تُصنف المستوطنات على أساس وضع كل وحدة أكبر في شكل سداسي من الحجم التالي . تم اختيار رقم المسافة الأولية البالغ 7 كم بين أصغر المراكز لأن 4-5 كم ، وهي تقريباً المسافة التي يمكن للمرء أن يمشيها في ساعة واحدة ، تبدو حدًا طبيعيًا لمنطقة الخدمة لأصغر المراكز. وبالتالي ، في مخطط سداسي ، تكون هذه المراكز متباعدة بحوالي كيلومتر واحد . تشير خرائط كريستالر إلى أن هذه المراكز متباعدة عن بعضها البعض وفقاً لهذا المعيار في جنوب ألمانيا . في الفئات الأكبر، تبدو معايير المسافة بين المراكز وحجمها متوسطات حقيقية ؛ لكن الاختلافات عن المعيار هي القاعدة ، على الرغم من ذلك . لا تُعد التباينات الكبيرة شائعة في الجزء الشرقي من جنوب ألمانيا ، وهو أقل تصنيعاً من مناطق الراين-رور في الغرب . يختلف عدد الأماكن المركزية لكل رتبة اختلافاً كبيراً عن الترتيب الطبيعي للتوقعات . ويبدو أن النموذج النظري المثالي يُقترَب أكثر من غيره في المناطق الزراعية الفقيرة قليلة السكان - المناطق التي تكاد تكون مكتفية ذاتياً . في بعض الأجزاء الأخرى من ألمانيا ، يبدو أن التركيز الصناعي يُمثل تفسيراً أكثر أهمية ، على الرغم من وجود عناصر من نوع التوزيع المركزي . يُشير كريستالر إلى أن كولونيا هي في الواقع المركز التجاري لمنطقة الرور الصناعية على الرغم من أنها تقع خارج منطقة الرور . حتى في المناطق الجبلية ، تُعد المركزية عاملاً أكثر أهمية من التضاريس في تحديد توزيع المستوطنات . يذكر كريستالر أنه لا يمكن الادعاء بأن مدينة معينة موجودة في مكانها بسبب نهر معين - فهذا يعادل القول بأنه لو لم تكن هناك أنهار لما وُجدت مدن .

عدد السكان وحده ليس مقياساً حقيقياً للأهمية المركزية للمدينة ؛ فقد يكون لمدينة كبيرة تعمل في مجال التعدين أو الصناعة أو غيرها من الوظائف المتخصصة منطقة رافدة صغيرة ولا تمارس سوى وظائف مركزية قليلة . لذلك ، بالإضافة إلى عدد السكان ، يستخدم كريستالر مؤشراً يعتمد على عدد الهواتف متناسباً مع متوسط العدد لكل ألف نسمة في جنوب ألمانيا ، مرجحاً كذلك بكثافة الهاتف في المنطقة الفرعية المحلية . تدعم منطقة غنية مثل بالاتينات عدداً أكبر من الهواتف متناسباً مع عدد السكان مقارنةً بمنطقة فقيرة في جبال الألب البافارية ؛ لذلك ، فإن نفس عدد الهواتف في مدينة بالاتينات لن يمنحها نفس الأهمية المركزية كما هو الحال في جبال الألب . ويدعي أن الهواتف ، نظراً لاستخدامها في الأعمال التجارية ، تُعد مؤشراً موثقاً به على المركزية .

لن تكون هذه الأطروحة صالحة لمعظم أنحاء الولايات المتحدة ، حيث تنتشر الهواتف في المنازل كما في الأحياء التجارية والمهنية . يمكن وضع مقاييس أفضل للمركزية ، حتى لو اقتصر على عدد المكالمات الهاتفية من خارج المدينة لكل مدينة . والأفضل من ذلك هو وضع مقياس للخدمات المركزية الفعلية المقدمة . سيكون من المُمل والصعب حساب كمية أو نسبة الأعمال التجارية في كل مدينة من خارج المدينة ، ولكن يُمكن وضع بعض الطرق المختصرة . إذا عُرف متوسط عدد العملاء المطلوبين لدعم وظائف متخصصة مُعينة في مناطق مُختلفة ، فإن زيادة هذه الوظائف عن المعدل الطبيعي المطلوب لسكان المناطق

الحضرية ستكون مؤشرًا للمركزية . في العديد من الولايات ، قام علماء الاجتماع الريفيون وغيرهم بحساب متوسط عدد وظائف معينة لمدن ذات حجم معين . باستثناء حالة أو حالتين ، تم تحليل المدن الصغيرة فقط . حظيت تجارة التجزئة بأكثر قدر من الاهتمام ، ولكن تم أيضًا دراسة الخدمات المهنية وغيرها . لا تُخبرنا هذه الدراسات فعليًا عن عدد السكان الذين يدعمون كل خدمة ، نظرًا لأن الخدمات مدعومة من قبل المدينة وسكان الريف المحيط بها ، ولكنها تُوفر معايير لتوقعات الأداء ، وهي معايير ستكون مفيدة بالقدر نفسه .

تُقدم الخرائط التي أعدها ديكنسون لمبيعات الجملة للفرد في مدن الولايات المتحدة مؤشرًا موحياً للمركزية . وعلى هذا الأساس ، تُوزع المراكز بالتساوي تقريباً وفقاً للكثافة السكانية الإقليمية . وقد حسب شلير مركزية المدن في ألمانيا بناءً على بيانات التعداد السكاني للمهن "المركزية" . ومن المستحسن تحسين بعض بيانات التعداد السكاني قبل أن يتم ذلك بشكل مُرضٍ تمامًا في الولايات المتحدة ، ولكن هذه الطريقة ربما تكون الأكثر واعدة من حيث التوقعات . ومن المقاييس الأخرى للمركزية عدد السيارات التي تدخل المدينة ، مع التأكد من عدم تضمين حركة المرور في الضواحي . يمكن الحصول على الأرقام إذا تم توسيع نطاق مسوحات تخطيط الطرق السريعة على مستوى الولاية في ست وأربعين ولاية لجمع مثل هذه الإحصاءات .

قد يتشوه مخطط المواقع المركزية بسبب عوامل محلية ، لا سيما التركيز الصناعي أو طرق النقل الرئيسية . يشير كريستالر إلى أن النقل ليس مبدأً تشغيليًا محلياً ، كما يوحي توريد السلع المركزية ، ولكنه عامل خطي . في كثير من الحالات ، تكون المواقع المركزية ممتدة على مسافات قصيرة على طول طريق نقل مهم ، ولا تقترب مناطقها الفرعية من الشكل الدائري أو السداسي المثالي ، بل تكون ممدودة بزوايا قائمة على خط النقل الرئيسي . في بعض المناطق ، يكون عكس هذا التوقع الطبيعي صحيحاً . في معظم أنحاء إلينوي ، تُظهر الخرائط التي تُصوّر المناطق الفرعية أنها ممتدة بالتوازي مع طرق النقل الرئيسية ، وليست بزوايا قائمة عليها . ويؤدي الجمع بين الأراضي المتساوية تقريباً والسكك الحديدية التنافسية التي تُميز الولاية إلى إنشاء خطوط سكك حديدية رئيسية مُتوازية تقريباً وقريبة من بعضها البعض بين المراكز الرئيسية .

في المناطق الصناعية العالية ، يكون مخطط المكان المركزي مشوهاً بشكل عام بسبب التركيز الصناعي استجابةً للموارد والنقل ، لدرجة أنه قد يقال إنه ذو أهمية ضئيلة كتفسير للموقع الحضري والتوزيع ، على الرغم من أن بعض سمات مخطط المكان المركزي قد تكون موجودة ، كما هو الحال في كولونيا والروتر . بالإضافة إلى التشوه ، فإن نوع المخطط السائد في مختلف المناطق عرضة للعديد من التأثيرات . إنتاجية التربة ، ونوع الزراعة وكثافة الزراعة ، والتضاريس ، والتنظيم الحكومي ، كلها عوامل تعديل واضحة . في الولايات المتحدة ، على سبيل المثال ، ما هو تأثير التصميم المقطعي للأرض والحجم المنتظم للمقاطعات في العديد من الولايات على توزيع المستوطنات ؟ في أجزاء من أمريكا اللاتينية ، تُعرف العديد من المراكز باسم "مدن الأحد" ؛ يبدو أن وظائفها الرئيسية اجتماعية بحتة ، كمراكز دينية وترفيهية لقضاء العطلات - ومن هنا جاء اسم "مدينة الأحد" .

هنا ، تُعدّ الخدمات الاجتماعية ، لا الاقتصادية ، هي الدعم الأساسي للمدن ، وبالتالي ، ينبغي أن نتوقع نظاماً من الأماكن المركزية ذات مراكز أقل وأصغر ، نظراً لقلّة الوظائف التي تؤدي ، وإمكانية سفر الناس لمسافات أبعد بسهولة أكبر من السلع . هذه الاختلافات الأساسية لا تُقوّض قيمة النظرية ؛ بل تُوفر تنوعات مثيرة للاهتمام للدراسة ، لأغراض المقارنة ، مع مناطق أخرى . نظام الأماكن المركزية ليس ثابتاً أو جامداً ؛ بل هو عرضة للتغيير والتطوير مع تغير الظروف . وكان للتحسينات في مجال النقل آثار ملحوظة . إن توفير طرق سيارات جيدة يُغيّر ممارسات الشراء والتسويق ، ويبدو أنه يُصغّر أصغر المراكز وأكبرها ، ويُغيّر عمومًا مناطق التجارة . ونظرًا لأن الطرق الجيدة منتشرة بشكل أكثر انتظامًا على الأرض من السكك

الحديدية ، فإن توفيرها يبدو أنه يجعل توزيع المراكز يتوافق بشكل أوثق مع المخطط الاعتيادي . قد يكون كريستالر مُذنبًا بادعاء تطبيق مُفرط لمخططه . يبدو أن معاييرهِ لتحديد المستوطنات ذات الحجم النموذجي وعددها الاعتيادي لا تتناسب مع تواتر المستوطنات الفعلي في العديد من المناطق شبه المُوحدة ، بالإضافة إلى بعض المعايير الاستنتاجية الأقل صرامة.

زعم بوبيك في مقال لاحق أن دليل كريستالر غير مُرضٍ . ويذكر أن ثلثي سكان ألمانيا وإنجلترا يعيشون في المدن ، وأن ثلث هذه المدن فقط في ألمانيا هي أماكن مركزية حقيقية . والغالبية العظمى منها هي في الأساس مدن أو قرى صناعية يسكنها المزارعون فقط . كما يُعلن أن الاستثناءات في بقية أنحاء العالم شائعة ، مثل المناطق الريفية الصرفة في دلتا تونكين في الهند الصينية ، والمدن القائمة على النشاط الريادي النشط ، مثل بعض المدن الإيطالية ، والموانئ التجارية العالمية مثل لندن وروتردام وسنغافورة . العديد من هذه الاعتراضات صحيحة ؛ ويتمنى المرء لو أن كريستالر كان لديه بيانات كمية أفضل وأقل غموضًا في بعض الأماكن .

ومع ذلك ، يُقر بوبيك بأن نظرية المكان المركزي لها قيمة وتُطبق في بعض المناطق . ربما تُقدم نظرية المكان المركزي تفسيرًا صحيحًا لتوزيع المستوطنات على الأرض كما تُقدمه نظرية المنطقة المتحدة المركز لاستخدام الأراضي داخل المدن . لا ينبغي عد أيٍّ من النظريتين إطارًا صارمًا يُناسب جميع حقائق الموقع في لحظة معينة . البعض، لتوقعه الكثير، يتخلى عن نظرية المنطقة المتحدة المركز؛ والبعض الآخر، لإدراكه أنها فرضية استقصائية ذات قيمة ، يعدها أداة مفيدة للتحليل المقارن . حتى في الاقتصاد الوطني للولايات المتحدة ، ذي الترابط الدقيق ، توجد قوى فاعلة تُسهم في توزيع المستوطنات على أساس مركزي . صحيح أن المنتجات في اقتصادنا الوطني تُشحن عادةً من مناطق الإنتاج عبر نقاط الشحن المحلية مباشرةً إلى مراكز الاستهلاك التي غالبًا ما تكون بعيدة . ومع ذلك ، فإن توزيع السلع أو الواردات المُدخلة إلى منطقة ما يتم عادةً من خلال قنوات الوساطة وتجارة الجملة والتجزئة في المدن المركزية .

يُدمج هذا التقسيم التدريجي للوظائف إطارًا مركزيًا للمستوطنات . في العديد من المناطق غير الصناعية ذات مساحة الأرض المتساوية نسبيًا ، تتوزع المدن بالتساوي على الأرض ، بحيث يبدو أن نظرية المكان المركزي هي التفسير الرئيسي . يجدر دراسة هذا التوزيع ومقارنته بمناطق أخرى . من ناحية أخرى ، في نيو إنجلاند ، حيث تُعد المدن مراكز صناعية في المقام الأول ، تعتمد على المواد الخام البعيدة والأسواق الخارجية ، فبدلاً من أن تدعم الأرض المدينة ، يكون العكس صحيحًا تقريبًا : تدعم المدينة الريف من خلال توفير سوق للمنتجات الزراعية ، وبالتالي الحفاظ على المناطق الريفية القاحلة من أن تصبح مهجورة أكثر مما هي عليه الآن .

وقد أكد الجغرافيون وعلماء آخرون على القوى المؤدية إلى التركز في أماكن معينة والظهور الحتمي للمدن في هذه الأماكن المفضلة . ويبرر النمو الهائل للصناعة والتجارة العالمية في المائة عام الماضية ، وما رافقه من نمو للمدن ، هذا التركيز، ولكنه ربما تسبب ، عن غير قصد ، في إغفال جزئي للعلاقة الوثيقة بين المدينة والمنطقة المحيطة بها . ويُعد التفسير من حيث التركز بالغ الأهمية للمناطق الصناعية ، ولكنه لا يوفر نظرية جغرافية كاملة لتوزيع المستوطنات . علاوة على ذلك ، هناك أدلة على **"النمو السريع للمدن الكبرى في الآونة الأخيرة قد عكس أهميتها المتزايدة كمراكز تجارية وخدمية بدلاً من كونها مراكز صناعية"** . ينبغي أن يوفر أحد أشكال نظرية المكان المركزي الحل الأكثر واقعية لتوزيع المستوطنات حيث لا يوجد تركيز ملحوظ - في المناطق الزراعية حيث كان التفسير أصعب ما يكون في الماضي . بالنسبة لجميع المناطق ، قد يوفر النظام معيارًا نظريًا يمكن من خلاله قياس الانحرافات . قد يكون أيضًا عونًا في

تخطيط تطوير مناطق جديدة . إذا أخذ العاملون في المجالات الأكاديمية والتخطيطية هذه النظرية في الحسبان مع إجراء المزيد من الدراسات ، فقد يتم اختبار صلاحيتها وتحسين هيكلها وفقاً للاختلافات الإقليمية.