

حالات دراسية في التصميم العمراني CASE STUDIES IN URBAN DESIGN

مقدمة

Introduction

التصميم العمراني هو فن تنظيم المباني بغرض صياغة وتشكيل تركيبة تصميمية موحدة. ويمثل المجال العمراني العام المادة الخام التي يتعامل معها المصمم العمراني. وهناك عدة طرق يمكن من خلالها ترتيب وتنظيم المباني للحصول على تركيبة موحدة ووحيدة، لكن الطريقة التي نتبناها وندعو إليها في هذا الكتاب هي تلك التي تقوم بتشكيل وصياغة الفراغ الخارجي. العنصران الأساسيان اللذان يشكلان لب هذا التخصص هما الشوارع والساحات بكل تجلياتهما. حينما يتم تطبيق هذا الأسلوب على التصميم العمراني، فإن المحيط أو النسق العام هو أهم عنصر في تصميم المباني. من هنا فإن التصميم المعماري هو بالأساس فن تصميم وتنظيم عملية الانتقال ما بين فراغات الأماكن الداخلية وبشكل رئيس فراغات الأماكن الخاصة داخل المبنى وبين فراغات الأماكن الخارجية للمجال العمراني العام. إنه أيضا تلك المهمة الصعبة المتعلقة بتصميم مناسب للواجهات العمرانية الثنائية الأبعاد والتي تشكل همزة الوصل ما بين المجالين العام والخاص.

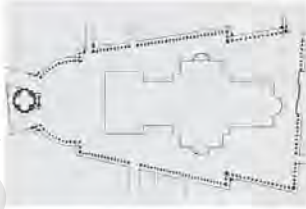
سنقدم في هذا الفصل خمس حالات دراسية لتوضيح المستويات التي يعمل عليها التصميم العمراني. تتناول الحالة الدراسية الأولى تخطيط ساحة باترنوستر Paternoster Square وهي المنطقة المحيطة بكاتدرائية القديس بول St Paul Cathedral في لندن London . يركز تحليل تطوير ساحة باترنوستر Paternoster Square على مناقشة الطرق التي ينبغي بها معالجة المجال العام المحيط بمبنى الكاتدرائية الضخم. أما الحالة الدراسية الثانية فموضوعها تخطيط وتطوير جزيرة دوغس Isle of Dogs في منطقة دوكلاند بلندن London Docklands. حجم هذه المنطقة يكاد يكون مساوياً تقريباً لحجم الحي الذي يرى كثير من الكتاب أنه هو نطاق المجال الذي يتعامل معه التصميم العمراني. أما الحالة الدراسية الثالثة فتعرض لتخطيط حي صغير بمدينة بلفاست Belfast. والاهتمام هنا سيكون منصباً بالأساس على المشاركة الشعبية في التصميم العمراني، حيث يوضح أن الرجل العادي قادر على إنتاج أفكار تصميمية تتطابق بشكل عام مع ما تقول به النظريات التي أوردناها في فصول هذا الكتاب. أما الحالة الدراسية الرابعة فتعنى بتجديد وإحياء واجهة النهر في نيوارك Newark بمنطقة نوتنغهامشير Nottinghamshire. هناك نقطتان ستتم إثارتها في هذا المجال هما تصميم الفراغ العمراني على طول مجرى مائي وعملية التصميم من منظور بعدها الزمني، على اعتبار أن المقياس الزمني قد يكون أحد أهم أبعاد التصميم العمراني وأخطرها. تستغرق عملية التصميم العمراني وقتاً طويلاً قد يصل لعدة قرون ليتم تطوير عمل رائع في التصميم العمراني على شاكلة تلك الفراغات العمرانية حول سان مارك St Mark في البندقية Venice. تسعى الحالة الدراسية الرابعة إلى حصر وفهم طبيعة هذه العملية المستمرة في التصميم، أو البعد الزمني لمقياس التصميم العمراني. وتشكل برشلونة Barcelona موضوع الحالة الدراسية الخامسة. حيث تعد عملية التخطيط الأخيرة لمدينة برشلونة مثال على تقنيات

التصميم العمراني كما هي مطبقة على نطاق واسع ليشمل مشاكل المدينة وبشكل أخص عملية إحياء وتجديد الواجهات المائية الرائعة. فعلى الرغم من أن الشوارع والساحات هي الموضوع الأساسي لهذا الكتاب، على اعتبار أنها تشكل عناصر أساسية لهيكل المدينة، فإنه من غير الممكن فهمها بدقة ما لم يتم التعامل معها كجزء من عناصر دراسة الشكل العام الواسع للمدينة. بالإضافة لذلك فإن دراسة برشلونة تتيح الفرصة لبحث طبيعة المجال العام وبخاصة الشوارع والساحات ضمن نطاق واجهة بحرية رئيسة.

سان بول وساحة باترنوستر

St Paul's and Paternoster Square

كان محور الكاتدرائية القديمة ذات الطراز القوطي والتي استبدلها السيد كريستوفر ران Christopher Wren بكاتدرائية سان بول St Paul's ذات الطراز الباروكي، كان هذا المحور على زاوية مع الطريق الرئيس من تلة لودغايت Ludgate Hill. لقد أتيحت لران Wren الفرصة المناسبة لجعل محور الكاتدرائية والطريق المؤدي لها على نفس الخط. لكنه عوضاً عن ذلك قام بإزاحة المحور لينحرف بزاوية إضافية قدرها ٦,٥° حتى يلتقي خط تلة لودغايت Ludgate Hill مع الواجهة الغربية بانحراف يفوق سابقه^(١) (الشكل رقم ٩,١). بعد رفض ران Wren لمخطط لندن في أعقاب الحريق الكبير، كانت المنطقة المحيطة بكاتدرائية سان بول St Paul's مباشرة مخططة على شكل فراغات صغيرة الحجم ومتراصة برواق أقواس مستمر على مستوى الطابق الأرضي. يعود مشروع حديقة الكنيسة لحوالي ١٧١٠م بعد الانتهاء من أشغال الكاتدرائية. أعد هاوكسمور Hawksmoor المخططات والواجهات وقد يكون ران Wren من المشاركين في إعداد التصميم^(٢) (الشكل رقم ٩,٢).



الشكل رقم (٩،٢). مخطط هاوكسمور Hawksmoor
لمنطقة سان بول St Paul's لندن London.



الشكل رقم (٩،١). كاتدرائية سان بول St Paul's،
لندن.

تعرضت المساحات الواسعة حول كاتدرائية سان بول St Paul's للهدم والتخريب أثناء الحرب العالمية الثانية، وهذا ما أتاح فرصة إعادة بناء محيط الكاتدرائية كعمل رائع في التصميم العمراني (الشكل رقم ٩،٣). يقول فلتر بور Walter Bor عنها: "إن قصة تطوير منطقة سان بول وساحة باترنوستر St Paul's and Paternoster Square يمثل أحد أعراض مقاربتنا لكثير من أعمال البناء التي أعقبت الحرب العالمية الثانية لكثير من المناطق التاريخية في المدينة". وقد كانت في نظره "عملية توفيقية غير موفقة"^(٣).



الشكل رقم (٩،٣). الجزء الذي هدمته الحرب حول سان بول St Paul's لندن London .

أعد مخططان أثناء فترة ما بعد الحرب لمنطقة سان بول St Paul's. فهناك المخطط غير الرسمي للأكاديمية الملكية الذي يلخص آراء الكلاسيكيين حيث أنه جاء متناظراً

بمحة، وبضخامة تفوق بكثير ما تصوره كل من ران Wren وهاوكسمور Hawksmoor للمشروع. وهناك مخطط آخر يركز أكثر على حركة المشاة وقد أعد كجزء من مخطط مدينة لندن (الشكل رقم ٩،٤). وقد رفض دانكن سانديس Duncan Sandys وزير الإسكان والحكومة المحلية آنذاك هذه المخططات، وعين مستشاراً له عن سان بول St Paul's ممثلاً في شخص وليام هولفورد William Holford ونصب لجنته الاستشارية التي كانت متأثرة حتى النخاع بالأستاذ ريتشاردسون Richardson ذو الاتجاه الكلاسيكي. كان التصميم الذي وضعه هولفورد Holford أول الأمر كلاسيكياً (الشكل رقم ٩،٥) لكنه لم ينل استحسان الوزير الذي كان يود أن يرى شيئاً بحجم سان بيتر St Peter's في روما. إلا أن هولفورد Holford اعتبر أنه: "لم يعد في الأمر متسع لنحاول أن نقيم في سان بول St Paul's ما فعله برنيني Bernini في سان بيتر St Peter's في روما. وسيكون المشروع على أية حال غير متناسب وغير متناسق على قمة هضبة لودغايت Ludgate Hill".^(٤) فقد كان هولفورد Holford بهذا مقتنعاً بالرأي الذي مفاده أن الطابع الكلاسيكي للتصميم الأول "كان خاطئاً".^(٥) عوضاً عن ذلك، فقد صمم شكلاً مستطيلاً بفراغات غير منتظمة كاشفاً عن نقلات بصرية رائعة لأجزاء من الكاتدرائية وفق ما اقترحه كاميلو سيت Camillo^(٦) Sitte (الشكل رقم ٩،٦).



الشكل رقم (٩،٤). حي ستي City في لندن مخطط سان بول St Paul's لندن London.



الشكلين رقمي (٩، ٥، ٩، ٦). التصميم الأول هولفورد Holford لمنطقة سان بول St Paul's لندن London.

منذ البداية، خضع مخطط هولفورد Holford لتضارب المتطلبات المتعاكسة. كانت هناك حاجة لتوسيع منطقة المجال العام والحد من مقياس المباني الضخمة مع تحقيق نسبة القطعة الأرضية ١:٥. كانت ملكية معظم الأراضي تعود لمحافظة الكنيسة الذين أصرّوا على الحفاظ على كامل أهليتهم لفراغ المرافق. اقتصر مخطط المرافق في ذلك الوقت على العمق الحاصل من الإنارة الطبيعية. وهذه نقطة سنضطر أن نأخذ بها إذا ما أراد المجتمع أن يولي اهتماماً أكبر لتوفير الطاقة وتبني مبدأ الاستدامة في العمارة.

إن نتيجة المتطلبات المتعارضة للبرنامج المعماري قد حددت ولو جزئياً شكل كتل البلوكات التي تحيط الآن بالكاتدرائية. كان هدف هولفورد Holford هو الاحتفاظ بالمنظر الضخم للقبّة من جهة النهر فجعل معظم فراغات المكاتب متمركزة على سطح واحد كبير إلى الشمال من الكاتدرائية (الأشكال أرقام ٩،٧ - ٩،٩). وُجّهت كثير من الانتقادات لبلوك المبنى، المهدم حالياً، والذي كان يحجب النظر إلى الواجهة الغربية للكاتدرائية من هضبة لودغايت Ludgate Hill. أُقيم هذا المبنى، بحسب هولفورد Holford، تماشياً مع رغبة ران Wren في الحصول على مقارنة ماثلة لمبنى الكاتدرائية. إلا أنه مع النزول مع الهضبة فإن النظرة المتاحة على الكاتدرائية تُحجب بفعل مبنى

جاكستون Juxton House. هذه هي أحد أنواع المشاهد التي دعا إليها سيت Sitte وأتباعه، لكن هولفورد Holford لم يُسعفه الحظ في تنفيذها، حيث كان الهدف المبتغى هو تركيز النظرة على الكاتدرائية. أما بقية المباني فقد صُممت لتكون متراجعة إلى الخلف حتى لا تنافس الكاتدرائية. جاءت الأشكال المعمارية للمباني المحيطة باهتة عملة حتى لو لم تكن مرئية. لهذا يرى كثيرون أن تطوير هولفورد Holford يستحق الانتقادات الموجهة إليه على اعتبار أنه مثال للحدائق التي لا هوية لها ولا روح فيها. لكن نسب الفراغات وتهيئتها كانت موفقة من منظور مذهب سيت Sitte. واضح أن المباني ذات التصميم الرائع هي أحد المتطلبات الرئيسة للمناظر الخلابة، وهذا بعينه ما كان ينقص مجمع سان بول St Paul's لهولفورد Holford.

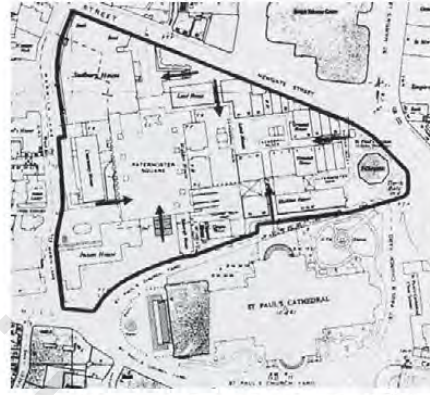


الشكلين رقمي (٧، ٩، ٨). منطقة سان بول St Paul's لندن London.

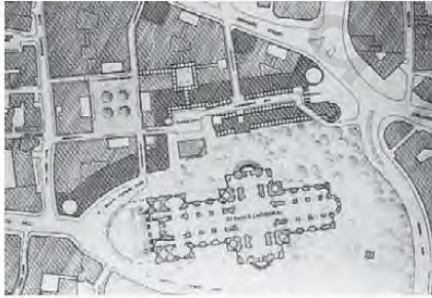


الشكل رقم (٩, ٩). منطقة سان بول St Paul's لندن London.

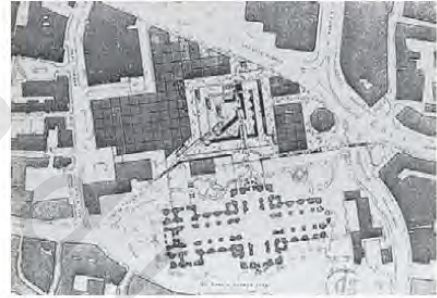
أُعتبر قرار المطورين بإزالة العمارة المملة التي ميزت التطوير الذي قام به هولفود Holford بمثابة "الفرصة الثانية التي نزلت من السماء، ذلك أنها أتاحت إمكانية إظهار مبنى كاتدرائية سان بول St Paul's من بين أسقف المباني المنخفضة المحيطة" بحسب رأي الناقد ماثيف كينيدي Maev Kennedy.^(٧) تطوير هذا الموقع كان موضوع مسابقة معمارية نُظمت في ١٩٨٨م (الشكل رقم ٩, ١٠). فقد أُعلن عن تطوير ١٠٠,٠٠٠م^٢ كمسطحات مكاتب وما بين ٩,٣٠٠ إلى ١٤,٠٠٠م^٢ كمساحات محلات تجارية وهو ما أعطى نسبة قطع أراضي بمعدل ٦.٥ : ١ وهي كثافة تفوق ما تبناه هولفود Holford في تطويره. هناك عدد من المتنافسين في المسابقة اعتمدوا نسبة القطع في حدود ٥ : ١ معتبرين إياها الأنسب للموقع. لكن ليون كراير Leon Krier وآخرين يرون حتى هذه النسبة مرتفعة كثيراً، واقترحوا تخصيص ما يتراوح من ٣٥-٤٠٪ للشأن العام^(٨) (الأشكال أرقام ٩, ١١-٩, ١٥).



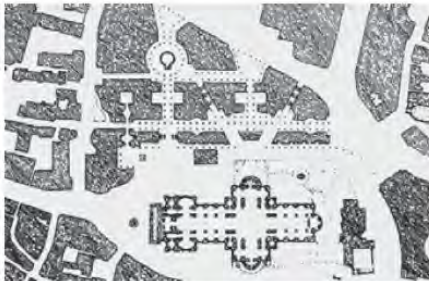
الشكل رقم (٩, ١٠). موقع مشروع المسابقة.



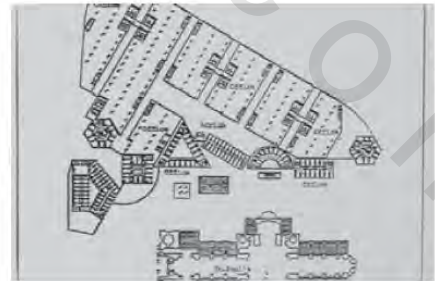
الشكل رقم (٩, ١٢). مخطط SOM لسان بول.



الشكل رقم (٩, ١١). مخطط روجرز Rogers لسان بول St Paul's



الشكل رقم (٩, ١٤). مخطط ماكورماك McCormac.



الشكل رقم (٩, ١٣). مخطط إيسوزاكي Isozaki لسان بول.

يقول تشارلز جينكس Charles Jenks في تقييمه لنتائج المسابقة: "أنتج هؤلاء المعماريون مخططات كبيرة في قالب يعود طرازه للقرون الوسطى. برأيي أن روجرز Rogers صمم شكلاً من التقنية الرفيعة بأسلوب العصور الوسطى، أما نورمن فوستر Norman Foster فقد أنتج شيئاً شبيهاً بعشرة أقواس بارلينغتون Burlington جميعها في صف واحد، وكلها عبارة عن حقل من الممرات المتشابكة المترصة. تنتمي كل هذه المشاريع للمخططات الكلاسيكية لما بعد الحداثة post-modernism بمعناها النمطي العام، فلم يسبق لأحد أن رأى مسطحات ألواح خرسانية في حديقة"^(٩). لم تعد فراغات المكاتب على شكل مسطحات ألواح خرسانية تملئها متطلبات الإنارة الطبيعية. وربما الأهم من ذلك هو اعتبار الشوارع ومبانيها مرة أخرى عناصر مهيكلية لتصميم المدن.

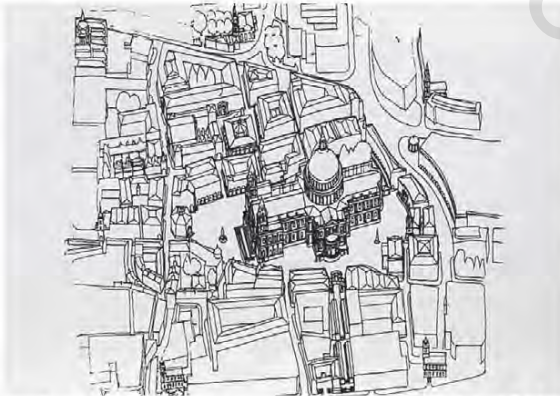


الشكل رقم (٩،١٥). مخطط آراب Arup لسان بول.

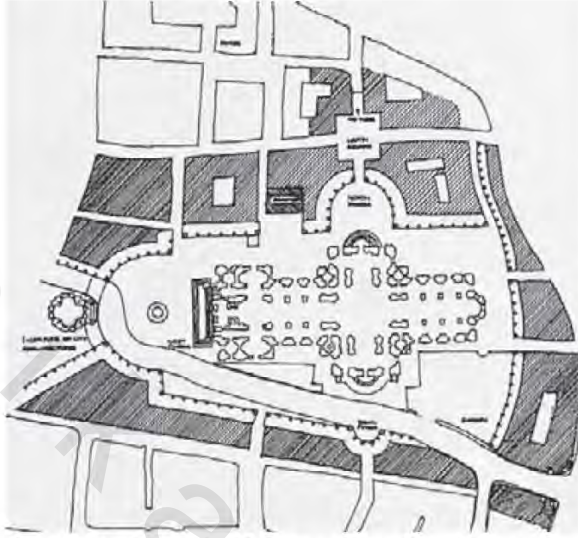
ضم التصميم الفائز بالمسابقة، وهو لأراب Arup وشركائه، عناصر كثيرة مما يفضل الأمير تشارلز Prince Charles أن يراه وربما معه عامة الجماهير. فقد اشتمل هذا المشروع على صفوف من الأعمدة، وساحات وحدائق معلقة وأقواس ومبانٍ من أربعة

طوابق بأسقف مكسوة بصفائح معدنية وإردوازية. كغيره من التصاميم المنافسة، فإن نقطة الضعف في التصميم الفائز كانت في معالجة المحيط المباشر للكاتدرائية حيث كان هناك افتقار للاحتواء والانغلاق. يمكن القول أن هذه كانت هي أهم مشكلة تصميمية كان ينبغي الاهتمام بإيجاد حل لها.

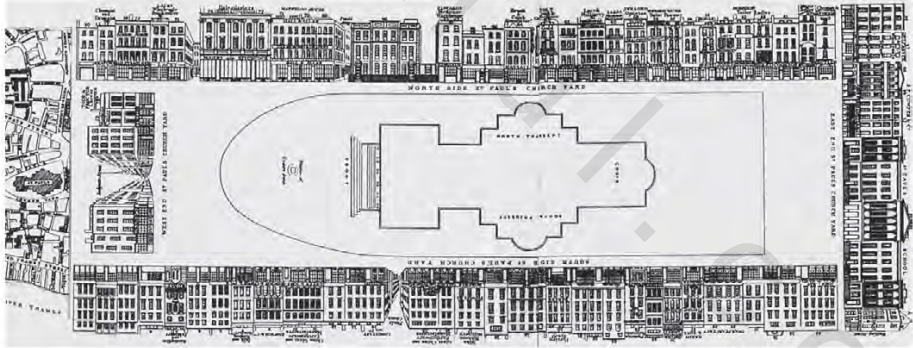
حاولت المخططات التي لم تُقدم للمسابقة أن تحل إشكالية احتواء الكاتدرائية عن طريق تصميم فراغات مغلقة ومناسبة. فمخطط جون سيمسون John Simpson كان جميلاً ورائعاً في نسبه وتفاصيله، ومستلهماً من تركيبة كلاسيكية، من نوع التصاميم التي تروق جداً لذوق أمير ويلز، وكذلك أيضاً المخطط المركب لجينكس Jenks (الشكلين رقمي ٩، ١٦، ٩، ١٧). كلا المخططين يعيدان إلى الأذهان عناصر مخطط ران Wren وهاوكسمور Hawksmoor لسان بول St Paul's. كانت الشوارع والمباني التي عليها ذات مقاس إنساني، وهو ما يُعد خلفية متباينة ومثالية لضخامة مبنى الكاتدرائية.^(١٠) وكانت المباني متشابهة من حيث نسبها ومقاساتها مع تلك المباني المحيطة بالكاتدرائية خلال ١٨٣٨-١٨٤٠م حينما قام جون تاليس John Tallis بوضع سجل لشوارع لندن^(١١) (الشكل رقم ٩، ١٨).



الشكل رقم (٩، ١٦). مخطط سيمسون Simpson لسان بول.



الشكل رقم (٩، ١٧). مخطط جينكس Jencks's المركب لسان بول St Paul's لندن London.



الشكل رقم (٩، ١٨). المباني المحيطة لسان بول St Paul's لندن London.

مقترحات لباترنوستر خلال التسعينات

Proposals for Paternoster During The 1990s

في صيف ١٩٩١م، أقام اتحاد عدة شركات تطوير عقارية (كونسورتيوم consortium) بريطانية وأمريكية ويابانية عُرف باسم "شركاء باترنوستر Paternoster Associates" معرضاً لأعمال تطوير ساحة باترنوستر Paternoster Square. تعامل هؤلاء المطورون مع فريق من

المعماريين من ذوي اتجاهات ما بعد الحداثة والكلاسيكية الجديدة من بريطانيا والولايات المتحدة ممن لهم ارتباطات بالأمير تشارلز Prince Charles. ضم هذا الفريق معماريين موهوبين من أمثال تيري فارال Terry Farrell وتوماس بيبي Thomas Beeby وجون سيمسون John Simpson وروبرت آدم Robert Adam وبول غيبسون Paul Gibson وآلن غرينبارغ Alan Greenberg وديميتري بورفوريوس Demitri Porphyros وكوينلان تيري Quinlan Terry⁽¹²⁾. كان الهدف من هذا المقترح هو "تجديد المنطقة وإعادة الحيوية والتميز المعماري بها لتحسين جودة البيئة العمرانية لأولئك الذين يزورون المنطقة ويشتغلون بها"⁽¹³⁾. كانت الأهداف الجمالية التي وُضعت للمشروع تتمثل في إعادة بعث المناظر الخاصة بمبنى كاتدرائية سان بول St Paul's، وإقامة مباني تتناسق وتتناغم مع مبنى الكاتدرائية، وإعادة التوافق الخطي التقليدي لساحة الكنيسة وإعادة تشكيل النمط التقليدي لشبكة الشوارع وإنشاء ساحات مفتوحة لا تدخلها حركة السيارات وبناء معماري وفق الأسلوب الكلاسيكي. يمثل الشكل رقم (٩،١٩) مخطط المسقط الأرضي لهذا المقترح، وهو يعطي فكرة عن الطريقة التي وُضع بها المقترح لتحقيق أهداف المشروع.



الشكل رقم (٩،١٩). مخطط باتموستر Patemoster: لفارال وجماعته Farrell et al.

يتكون المشروع من عدد من بلكات المباني على الشوارع تتراوح ارتفاعاتها من خمسة إلى تسعة طوابق، إلا أن غالبيتها كانت تقارب ارتفاع الجدار الرئيس لمبنى سان بول St Paul's. كانت بلكات الشوارع عبارة عن مباني مكتبية ضخمة فوق المحلات والحانات. هيئت البلكات لتشكيل شوارع قصيرة نسبياً بحيث تعكس إلى حد ما، شوارع مدن العصور الوسطى الذي سبق تطوير هولفود Holford. وكانت هناك أيضاً ساحة عامة هي ساحة باترنوستر Paternoster Square. كانت عمارة الساحة ومعها كامل المشروع تُزين بأسلوب يعود إلى الكلاسيكية المتأخرة التي تذكرنا بـ Lutyens لكن بشكل ملون. لو نُفذ المشروع كما هو مجسد على الرسومات، لكانت ساحة باترنوستر Paternoster Square ستبدو كمجموعة ملحمة لفيلم، وليس كساحة مميزة أُقيمت تحت ظلال القبة الضخمة التي صممها ران Wren. لحسن حظ كاتدرائية سان بول St Paul's فإنه لم تُقم مبان في جوارها لتزاحمها وتُخرب عليها وقارها، وإلا لصارت كما عبر غلانسي Glancy بقوله "بالوان طلاء روضة الأطفال".⁽¹⁴⁾

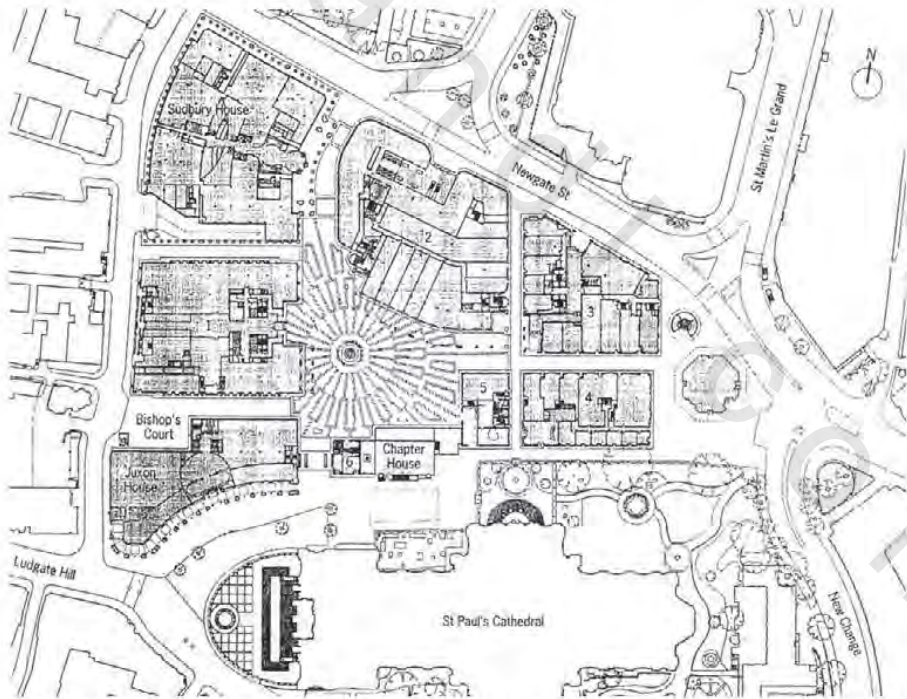
بالرغم من أن هذا المشروع، الذي يجسد الرؤية الكلاسيكية للأمير تشارلز Prince Charles، قد حاز على ترخيص بالبناء عام ١٩٩٣ م، إلا أنه لم يكن بمقدوره الصمود والبقاء وتم التخلي عنه سنة ١٩٩٦ م ليتم الاستعاضة عنه بتصميم أكثر مرونة.⁽¹⁵⁾ لم يكن المعرض العام لهذا المشروع بديلاً للمشاركة الشعبية، التي هي أحد اهتمامات الأمير تشارلز Prince Charles أيضاً. لسوء الحظ، فإن إسهام الجمهور في المشروع كان محدوداً جداً، حيث كان أقل بكثير مما حاز عليه المشروع السابق لهولفود Holford الذي حظي بمدخلات وزارية مفصلة ومناقشة جماهيرية عريضة، وحتى أنه حاز على بعض الإشادات من الجمهور، وهو ما أُعتبر في حينه تطوراً ملحوظاً وراقياً.

تم تعيين السيد وليام وايتفيلد Sir William Whitefield من قبل ميتسويشي لوضع مخطط شامل وعملي لساحة باترنوستر Paternoster Square والمنطقة الواقعة إلى الغرب

من كاتدرائية سان بول St Paul's من دون التركيز على الطراز التصميمي. وكما قال وليام وايتفيلد William Whitefield: "إذا كنت تبحث عن الجودة والاستحقاق فلا ينبغي أن تشغل نفسك بالطراز التصميمي. الطراز شيء تكتشفه بعد أن تكون قد فرغت منه وحصلت عليه".^(١٥)

يوضح الشكل رقم (٩،٢٠) المخطط الشامل الذي وضعه وايتفيلد Whitefield. كان السيد وليام وايتفيلد Sir William Whitefield أحد المحكمين في المسابقة المعمارية لسنة ١٩٨٨م، واشتمل مخططه على مساهمات لبعض المتنافسين في هذه المسابقة.^(١٧) أثناء كتابة هذا المؤلف، كانت المباني تحت الإنشاء وسيُفرغ من إنجازها في غضون أشهر، فينبغي الانتظار إذا بعض الوقت، قبل إصدار أي حكم بشأن نجاح تطوير مشروع سان بول St Paul's من عدمه. إلا أن البوادر الأولية تبدو مطمئنة وتبعث على التفاؤل. حُصص الطابق الأرضي للفراغات العامة. فقد أُسْتُعِيدَ نمط شبكة الشوارع واحتلت ساحة باترنوستر Paternoster Square الجديدة موقعاً مركزياً فيها. واجهات الساحة لها أعمدة ويغلب عليها عناصر شفت التهوية التي أخفيت من خلال تصميمها لتبدو كأنها أعمدة مكررة من الطراز الكورنثي Corinthian الذي استخلمه إينيغو جونز Inigo Jones في الأروقة القديمة لسان بول St Paul's. إذا كان من غير الممكن إلا أن تتصور طبيعة التأثير الذي سيكون لتطوير وايتفيلد Whitefield على سان بول St Paul's، فإن هناك جزئية مضافة للفراغ العام تم إنجازها، وسيكون لها تأثير مباشر على الكاتدرائية، ألا وهي جسر الألفية الرائع الذي صممه فوستر Foster وشركاه بالتعاون مع النحات أنطوني كارو Anthony Caro والمهندسين أوف آراب Ove Arup وشركائه. يُعد نهر التايمز Thames أحد أقل الأنهار المخترقة للمدن ضخامة في أوروبا. تتوزع على طول مجرى النهر معظم مباني الحقبة الفيكتورية Victorian، حتى أن بعض المباني الضخمة الحديثة قد

حلت محل المباني الجورجية Georgian ذات المقياس الإنساني. تشكل الانحناء البسيطة لجسر الألفية تخفيفاً وخلاصاً من طغيان الهياكل المعدنية. فهو يربط الكتلة الضخمة لمحطة بانكسايد Bankside للكهرباء لمصممها جيل جيلبار سكوت Giles Gilbert Scott ، حالياً تأيت الحديثة Tate Modern ، مع جناح الكنيسة الجنوبي والقبة المرتفعة لكاتدرائية ران Wren الضخمة^(١٨) (الشكلين رقمي ٩،٩ ، ٩،٢١). مثل هذه الروابط هي الشرايين التي تبعث الحيوية في المدينة. إن جودة التواصل الحضاري ما بين المجالات العامة داخل كاتدرائية سان بول St Paul's وحولها هي التي سيتم الحكم من خلالها على المخطط الشامل للسيد وليام ويتفيلد Sir William Whitfield.



الشكل رقم (٩،٢٠). المخطط التوجيهي العام لباترنوستر من ويتفيلد Whitfield's Master Plan: Paternoster.



الشكل رقم (٩,٢١). جسر الألفية: الربط بين سان بول وقاعات الحديقة
Millenium Bridge: Connection between St Paul's and the Tate modern

جزيرة دوجس

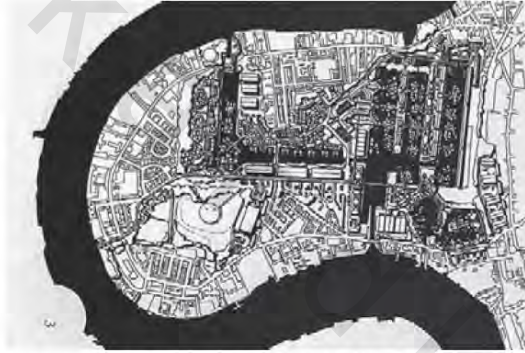
Isle of Dogs

كانت الحكومة المحافظة في الثمانينات تعد التخطيط أداة بيروقراطية تعيق التطوير، وأنه كان أحد العوائق الأساسية أمام عملية تجديد مراكز المدن المتدهورة. نتيجة لذلك فقد تم إيجاد العديد من الاستراتيجيات للالتفاف على هذا العائق وتجاوزه أثناء عملية التطوير. فأنشئت شركات التطوير العمراني Urban Development Corporations (UDCs) ومناطق المقاولات Enterprise Zones (EZs) ومناطق التخطيط المبسطة Simplified planning Zones (SPZs). وقد اختار بعض أصحاب المهنة من الممارسين أن يصطف لصالح جانب الحكومة. وكانت حجتهم في ذلك أن الرقابة التي يمارسها التخطيط قد أدت إلى تطوير أشكال معمارية هزيلة وفجة، فالتصاميم المبدعة الخلاقة غالباً ما يتم خنقها من مخططين ذوي قرائح جافة وخبرة تكاد تكون محدودة أو معدومة في التعامل مع جماليات التصميم والحكم عليها.⁽¹⁹⁾

كانت جزيرة دوغس Isle of Dogs جزء من أراضي تحت إشراف شركة تطوير مرافئ لندن (LDDC) London Docklands Development Corporation بين عامي ١٩٨٥م و١٩٩١م. هي منطقة تم فيها الالتفاف على الضوابط والإجراءات التخطيطية. كما كانت أيضاً من أبرز معالم سوق المقاولات حيث يسود القطاع الخاص ويتمتع بحرية كاملة من دون أي تدخل للدولة بحسب ما تقتضيه حرية السوق آنذاك. فهل تمكن هذا التخطيط العمراني المبدع الخلاق من إنتاج عالم جديد من الجماليات التصميمية كما هو الشأن في حالة مدينة باث Bath، ويورك York، وفلورنس Florence أو حالة الإعجاب البصري للواجهة المائية في برشلونة Barcelona؟ إن الإجابة باختصار على هذا التساؤل من وجهة نظري، هي النفي.

أعد دايفيد غوسلينج David Gosling وشركاؤه دراسة في التصميم العمراني لشركة تطوير لندن دوكلاند London Docklands Development Corporation (LDDC)، وعمل فيها مع إدوارد هولامبي Eduard Hollamby، كبار المعمارين في الشركة⁽²⁰⁾ (الشكل رقم ٩،٢٢)، وقُدمت في هذه الدراسة العديد من الخيارات البديلة (الشكل رقم ٩،٢٣). قام أهم مقترح فيها بالبحث في التبعات الهيكلية لمحور غرينيتش Greenwich. تُتاح عند طرف شبه الجزيرة، جزيرة الحدائق Island Gardens، إلقاء نظرة رائعة تجاه المستشفى الذي صممه كريستوفر ران Christopher Wren وقصر الملكة Queen's House الذي صممه إينغو جونز Inigo Jones عند نهاية المنظور (الشكلين رقمي ٢،٤٣، ٩،٢٤). وتُتاح في الاتجاه الآخر نظرة مباشرة على محور كنيسة سانت آن St Ann's Church، ولايمهاوس Limehouse وهي من تصاميم هاوكسمور Hawksmoore. في الوقت الذي يزيد فيه طول المحور قليلاً عن ثلاثة كيلومترات (ميلين) وهو ما يعني أنه يفوق المقياس البصري العادي لمثل هذه العناصر، فإن هناك حاجة للاعتراف بمبنى كوينز هاوس Queen's House ومستشفى غرينيتش Greenwich Hospital. يرى غوسلينج Gosling "المحور كعنصر منظم

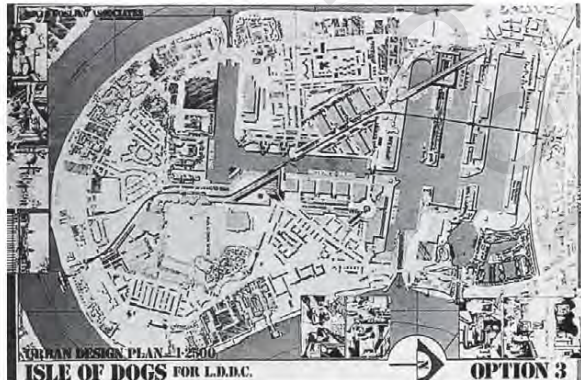
ومهيكل يأخذ شكلاً سحرياً غامضاً يفوق في دلالاته مجرد الربط بين معلمين، وموفراً مجموعة من النقاط المرجعية الداعمة للعلاقة البصرية⁽²¹⁾ (الشكل رقم ٩،٢٥). وقد التحق غوردن كولن Gordon Cullen أيضاً بفريق التصميم، وكان تحليله لمظاهر المدينة وعناصرها أداة قيمة لدراسة الوضع العمراني القائم وكمنهجية لاقتراح التحسينات الضروري إدخالها على المحيط العمراني. إلا أنها كأسلوب عمل، لم تتمكن من توفير إطار مورفولوجي لشكل قوي ومتناسق في التطوير العمراني⁽²²⁾ (الشكل رقم ٩،٢٦).



الشكل رقم (٩،٢٢). الدراسة الأولية: جزيرة دوغس Isle of Dogs.



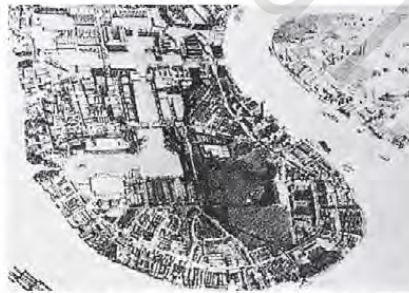
الشكل رقم (٩،٢٤). غرينتش Greenwich.



الشكل رقم (٩،٢٣). البديل ٣: جزيرة دوغس.



الشكل رقم (٩, ٢٥). محور غرينتش The Greenwich Axis.



الشكل رقم (٩, ٢٦). دراسة كولن Cullen جزيرة دوغس.

كان المخطط النهائي الذي اعتمدته شركة تطوير لندن دوكلاند London Docklands Development Corporation (LDDC)، لأغراض التنمية العمرانية، يتميز بالفعية شاملاً لكل القرارات والعوائق التخطيطية، بالإضافة إلى كل المشاريع البديلة التي أعدها المطورون. كان الإطار البصري القوي والوحيد للمخطط هو رصيف الأحواض. ولعل

قوة هذا الإطار البصري هي التي ضمت عناصر كل هذه المجموعة من المعالم المعمارية في ضغيرة واحدة بالرغم من عدم تجانس أشكالها (الشكل رقم ٩،٢٧).



الشكل رقم (٩،٢٧) المخطط المصمم: جزيرة دوجس Isle of Dogs.

إن حجم رصيف الأحواض ، المنطقة الرئيسة المخططة للاستعمال العام تم تصميمها بشكل يجعل المباني الضخمة المحيطة ، ومعها كناري وورف ، تبدو موحدة ضمن المنظر الطبيعي العام المتمثل في أحواض المياه العملاقة التي أهدتها لهم أجيال سابقة (الشكلين رقمي ٩،٢٨ ، ٩،٢٩). لم يتم التذكير ملياً في مشكلة الانتقال من الحجم الضخم للواجهة المائية إلى الفراغ العمراني العام الذي يقع مباشرة في الخلف ، حيث تنتظم المباني موزعة على طول الطريق مثل بيوت المطاعم في الضواحي الأمريكية (الأشكال أرقام ٩،٣٠-٩،٣٢). زُين المحور على امتداد الطريق بالأجر الأحمر للدرجة أصبحت تكلفته تكاد تفوق كلفة تعبيد

طريق مزدوج. كانت كتل المباني غير الواضحة الأشكال مفصولة عن بعضها البعض بقطع أراضي لمواقف السيارات وسياج للحدود دوّما دراسة جيدة. أما المباني الممتدة على طول "الطريق ذي الأجر الأحمر" فكانت مترابطة جنباً إلى جنب دوّما تفكير في تنظيمها العام. هذا ليس بشارع، وليس بشكل محدد يربط مشروع التطوير. إنه مجرد مساحة لطريق ثنائية الأبعاد، ومجرد محور للحركة. اعتمد تصميم الفراغ العام في كناري وورف Canary Warf على تخفيف الحجم العملاق بكسر ضخامته وتجزئته إلى أحجام فراغات أمكنة أصغر لكنها مريحة، وكانت الفراغات الخاصة داخل الأسواق التجارية ذات تفاصيل دقيقة. إلا أن هذا لا يعوض الفراغات العامة للشبكة المترابطة من الشوارع والساحات والمتنزهات، والتي تُضفي شكلاً جميلاً على كامل المشروع وتنظمه وفق هيكل محدد (الشكل رقم ٩.٣٣).

نظام سكة الحديد هو عنصر آخر رئيس في الفراغ العام، وشمل في البداية، الخط المحفز الوحيد لمحطة السكة بدوكلاند Docklands والذي يدخل حتى جزيرة دوغس Isle of Dogs والتي كان حجمها صغير جداً بالنسبة لحجم هذا النوع من التطوير (الشكل رقم ٩.٣٤). كما تم تحسين روابط شبه الجزيرة بمدينة لندن وترقيتها عن طريق مد سكة الحديد عبر نهر التايمز Thames إلى غرينيتش Greenwich ثم لويشام Lewisham، والمرتبطة بتمديد خط جوبيلي Jubilee عبر كناري وورف Canary Warf. (٢٣)



الشكلين رقمي (٩،٢٨، ٩،٢٩). المرافق The docks جزيرة دوغس Isle of Dogs.



الشكلين رقمي (٩, ٣٠ ، ٩, ٣١). طريق البلك الأحمر Red block Road جزيرة دوغس Isle of Dogs.



الشكل رقم (٩, ٣٣). الجديد مع القديم في جزيرة دوغس.

الشكل رقم (٩, ٣٢). ممشى قصص

العصفور Bird Cage Walk.



الشكل رقم (٩, ٣٤). القطار الخفيف The light railway لندن London.

لقد ضاعت فرصة رائعة في الجزيرة التي شُقت فيها القناة، جزيرة دوغس Isle of Dogs، حيث يغطي الماء على باقي عناصر المنظر الطبيعي. فقد كان بالإمكان أن تصير نسخة شبيهة بالبندقية Venice أو بروج Bruges أو أمستردام Amsterdam. فقد تم ضياع ذلك الميراث العام الساحر المتمثل في حوض المرفأ بفعل مبدأ حرية السوق. بتعبير آخر، فإن ما يعادل ٢٤ بليون من القطاع العام و١٢٤ بليون أخرى من الاستثمارات الخاصة قد بُدِدت على كتل من المباني المتناثرة والضخمة الحجم التي لا ترمز إلا لجشع الشركات الكبرى ونهمها المالي. إن الإدارة العمالية التي تعد بتسهيل إجراءات التخطيط وتحرير منظومته لخدمة عالم المال والأعمال، فرما يكون مناسباً إعادة النظر مرة أخرى في تطوير جزيرة دوغس Isle of Dogs. وقد تعمل على تذكيرنا بضعف مبدأ خصخصة المجال العام. يرى إدواردز Edwards أن ما يمكن ملاحظته في تجربة دوكلاند Dockland هو أن الحكومة المحافظة آنذاك كانت تعتقد أنه بالإمكان إنشاء فراغ عمراني مقبول من خلال تجميع المصالح الخاصة. لكنه خلافاً لما ادعاه كثير من المماريين فإن التخلي عن المراقبة وضبط الهيكل العمراني قد أنتج تشويشاً بصرياً وفوضى اجتماعية⁽²⁴⁾. ويضيف إدواردز Edwards معترفاً أنه يمكن أن يكون هناك بعض المباني الجميلة، كحالة استثنائية ضمن مجموعة من المباني كما هو الحال في تجربة دوكلاند Dockland. إلا أن هذا لن يعوض عن الفراغ العام المهيكل والمربطة عناصره ارتباطاً جيداً ومدرّساً بعناية.

هناك حاجة ملحة لتدخل الهيئات العمومية في جزيرة دوغس Isle of Dogs بغرض تطوير استراتيجية للهيكلة والتنسيق الطبيعي لميدان الفراغ العام من خلال إيجاد نظام لشبكة الشوارع والساحات والحدائق والمتنزهات ترتبط طبيعياً بالأحواض الرائعة وتتصل عبر جسور جميلة بقبة الألفية Millennium Dome لريتشارد روجرز Richard Roger ومجمع غرينيثش Greenwich Complex لران Wren وقصر الملكة Queen's House

لجونز Jones، إن إعادة الهيكلة لهذا الفراغ العام هي وحدها الكفيلة بأن تبعث الروح من جديد في هذه الجزيرة المفعمة بالتاريخ وتوحد عناصرها وتجعل منها محطة رئيسية في مدينة لندن ذات التاريخ العريق.

المشاركة في التخطيط: منطقة السوق في بلفاست

Participation in Planning: The Market Area, Belfast

أتاحت فترة أواخر الستينات إلى بداية السبعينات في بلفاست Belfast، فرصة ذهبية للعمل مع الجمعيات المدنية في ميدان التخطيط والتطوير العمراني. فقد شكلت مدينة بلفاست Belfast مخبراً جيداً لإجراء التجارب عن المشاركة الشعبية في التخطيط. فقد كانت المجموعات العمالية في وسط المدينة متلاحمة ومنتظمة للدفاع عن حقوقها، كما كانت تتمتع بقوة ضغط سياسية، فتوفرت لها القدرة مع الرغبة لاستخدام السلطة بغرض تحقيق أهداف المجتمع. فقد توفرت في نهاية الستينات فرصة ذهبية لنشطاء المجتمع باقتراح الطرق العمرانية السريعة لبلفاست Belfast Urban Motorways، المعروف اختصاراً بأحرف BUM، لتنظيم وتوحيد الأفعال التي يتخذها هؤلاء النشطاء في المجتمع. فقد اتحد البروتستانت والكاثوليك صفاً واحداً للتصدي لمشروع الطريق السريع الذي كان يقضي بهدم عدد كبير من مبانيهم أثناء مروره بمركز المدينة. وحيث أنني كنت أعمل لصالح هذه الجمعيات المناهضة لمشروع الطريق، فقد لاحظت تطور محاولات التعاون والتعاقد بالرغم من الفوارق الدينية القائمة بين الطائفتين. فقد تم التفاوض عن كل هذه الاختلافات من أجل التصدي ككتلة موحدة لهذا العدو المشترك المتمثل في مشروع الطريق السريع.⁽²⁵⁾ فقد تمكن المخططون في هذه الحالة من توحيد الفئتين حيث فشل السياسيون.

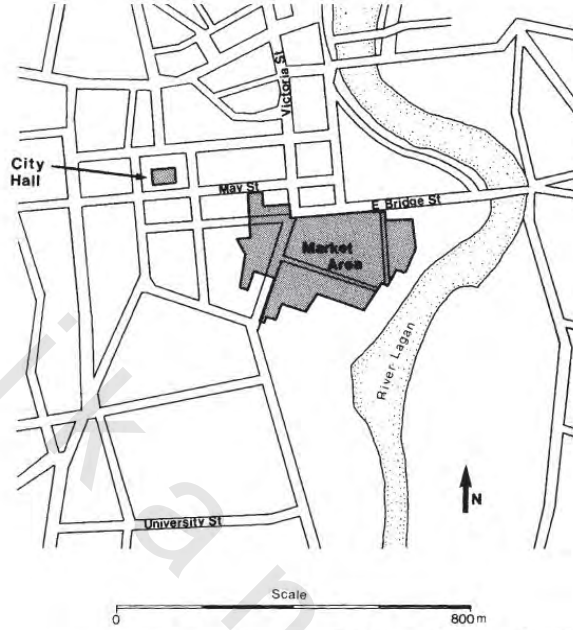
لقد تم إفشال المخطط الأصلي للطريق السريع ، أو بالأحرى تأجيله ، ليعاود الظهور لكن بشكل آخر وبمخطط جديد فيما بعد. من الصعب تقييم سبب سحب المقترح الأصلي. هل كان ذلك راجعاً لقوة الحجج التي طرحتها الجمعيات في اللقاءات العامة ، أم لقوة الضغط الذي أبدته المعارضة العامة للمشروع؟ أم أن السبب يكمن في تهديد قوى الميليشيات بهدم أي طريق سريع يتم بناؤه؟ فقد جاء توقيت المشروع في فترة تغيرت فيها مواقف المحترفين بخصوص بناء الطرق السريعة في بريطانيا بسبب تكلفتها الباهظة مما غذى حدة الانتقادات وإعادة النظر في هكذا مشاريع. بغض النظر عن الأسباب التي كانت وراء تغيير هذه السياسة ، فمما لا شك فيه أن للفعل الجماعي وقوة الفئات النشطة من شأنها أن توقف أي مشروع قد يلحق ضرراً بالمدينة وإدارتها. ولعل الدرس المستفاد من هذه الحالة لمشروع الطريق السريع يتمثل في الآثار السلبية لمثل هذه المشاريع التي تُذكي المعارضة والصراع بين مختلف الأطراف. إن وظيفة الإدارة العمرانية منذ فجر التاريخ هي توفير الخدمات العمرانية كالتحكم في الفيضانات وبناء التحصينات الأساسية وتوريد المياه. أما حينما تسود الفوضى ولا يحصل إجماع على مد الخدمات الأساسية فإن المدينة تتعطل وتتوقف كأنها في طريق مسدود.

أنشئت في بداية السبعينات ، وحدة المشاريع التخطيطية Planning Projects Unit في قسم تخطيط المدن بجامعة كوينز Queen's University بيلفاست Belfast ، لتقوم بتوفير المساعدة التخطيطية للجمعيات المدنية ومساعدتها على طرح احتياجاتها وتطلعاتها. وكان الهدف هو الاستعاضة عن سياسة المواجهة والتحدي حيث كان الرفض سيد الموقف ، بمقاربة بناءة تُقدم فيها أفكار السكان المحليين كبداية وحلول لمشاكل المجتمع على ضوء تحليلهم وإدراكهم لها. وكان من بين المخططات التي أعدتها وحدة المشاريع التخطيطية Planning Projects Unit هو مخطط ساحة السوق Market Area في بيلفاست Belfast وهو موضوع الحالة الدراسية التي سنستعرضها فيما يلي.

ساحة السوق The Area

ساحة السوق هي قطعة أرض حددها نهر لاغان River Lagan وتبعد عن مركز المدينة حوالي دقيقتين إلى ثلاث مشياً على الأقدام. استُرجعت الأرض التي يعيش عليها الناس في الأسواق من شقق مصب النهر التابعة لبلفاست لاف Belfast Lough في أواخر القرن الثامن عشر. كان توسع السوق وأنشطة التجارة المرتبطة به سبباً رئيساً في زيادة السكان. "ولحد الآن لا يزال كبار السن يتذكرون جيداً كيف كانت الأنعام تُساق عبر جسر ألبرت Albert Bridge لتُباع في شانكيل Shankill ومن هناك تُعاد إلى المسلخ للذبح"⁽²⁵⁾ كان مجتمع سكان السوق يتشكل كلية من طبقة العمال الذين يتسبون لمذهب ديني واحد هو الكاثوليكية ويترددون على كنيسة واحدة هي سان مالاتشي St Malachy ويسجلون أبناءهم في نفس المدرسة. باختصار، كان المجتمع المحلي للسوق متجانساً تماماً كما هو حال القرية العمرانية Urban Village.

أثناء إجراء الدراسة، كان تعداد الأسر ٦٢٤ أسرة بمعدل ٣,٥ فرد لكل أسرة وهو معدل قريب من متوسط أحجام الأسر في بلفاست Belfast. وكانت هناك فوارق كثيرة عن بلفاست Belfast في أنماط الأسر، حيث كان هناك عدد كبير من الأسر المكونة من فرد أو اثنين فقط، وهناك أسر أخرى بعشرة أشخاص وأكثر. كانت وضعية المساكن متدهورة وحصل اتفاق بين السكان والمخططين على إعادة تطويرها.⁽²⁷⁾ بالرغم من أن معظم الملكيات كانت متدهورة إلا أن هناك بعض المساكن الجيدة والتي يعود طرازها للعهد الفيكتوري Victorian والجورجي Georgian وقد رغب السكان في المحافظة عليها كتراث تاريخي⁽²⁸⁾ (الأشكال أرقام ٩,٣٥ - ٩,٣٨).



الشكل رقم (٩, ٣٥). منطقة الأسواق، بلفاست Markets Area, Belfast.



الشكل رقم (٩, ٣٦). إسكان نموذجي، منطقة الأسواق، بلفاست Typical housing, Markets Area, Belfast.



الشكل رقم (٩,٣٧). إسكان ذو ساحات، منطقة الأسواق، بلفاست
Courtyard housing, Markets Area, Belfast



الشكل رقم (٩,٣٨). مساكن متراصة فيكوبرية رائعة، منطقة الأسواق، بلفاست
Fine Victorian terrace, Markets Area, Belfast

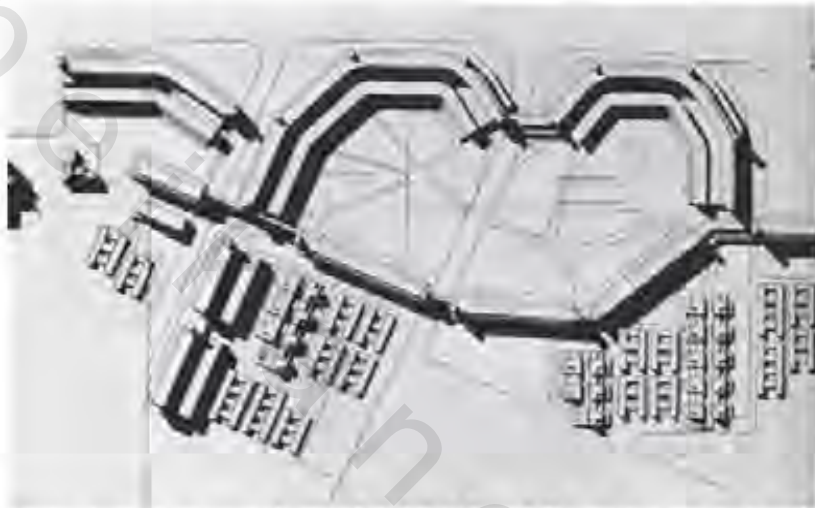
قبل الشروع في أعمال التطوير أواخر السبعينات والثمانينات، كانت هناك في منطقة السوق نسبة كبيرة من المباني ذات الاستعمالات غير السكنية. هذه المؤسسات الصغيرة هي إما مؤسسات قديمة مرتبطة بالسوق وأنشطته، أو مشاريع حطت مؤخراً بالسوق ولها علاقة بالمستودعات وصلات بيع السيارات في المناطق القريبة. كما أن هناك مجموعة أخرى من الصناعات اختارت من منطقة السوق موقعا لها لتستفيد من أسعار الإيواء المنخفضة نسبياً.⁽²⁹⁾

كانت منطقة السوق Markets Area ولا زالت إلى اليوم مقسمة نصفين بشارع كروماك Cromac Street، وهو طريق رئيس للحركة في المدينة. فهو يقسمها إلى منطقة سوق سفلى ومنطقة سوق عليا وتطورت كمجموعتين منفصلتين ضمن مجتمع السوق الأكبر. كان الشارع قبل التطوير يعمل كنقطة بؤرية لكامل سكان المنطقة ولم يكن حداً فاصلاً كما هو عليه اليوم. تتواجد على طول هذا الطريق أغلبية المحلات الخمسة والأربعون بالإضافة لساحة كروماك Cromac. كثيرة هي المحلات التي تخلت عن نشاطها بسبب قلة الأعمال. وكانت قضية توفير خدمات التسوق المطلوب لسد احتياجات الناس ومستواها، موضوع خلاف بين الهيئة التنفيذية للتخطيط في أيرلندا الشمالية والسكان المحليين. فقد أرادت الهيئة التنفيذية للتخطيط أن توفر مركز تسوق مكون من أربعة محلات عند مركز كل حي في المدينة، في حين كانت رغبة السكان بعدد أكبر بكثير يتراوح ما بين ١٥ إلى ٢٠ محلاً، وتم الاتفاق على عشرة بالسوق السفلى. لكن هذا المقترح لم يكتب له أن يرى النور. ففي سنة ١٩٧٦م أعد القسم التجاري دراسة وجد فيها أن توفير عشرة محلات أمر فيه إسراف، وتم أخيراً إقامة محل لتلبية احتياجات السكان للتسوق.⁽³⁰⁾

المخططات التنفيذية Action Plans

مع بداية ١٩٧٣م، قام قسم تخطيط المدن بإعداد بديلين لمخططين تنفيذيين لمنطقة السوق. كان المقترح الأول، الذي حاز على رضا المخططين والمجلس البلدي، يتكون من طابق أول مخصص للطرق والصناعة ومواقف السيارات ومغطى بصفائح خرسانية كأرضية تعلوها مساكن من أربعة أدوار. أما المشروع الثاني فكان تقليدياً ومكون من حوالي هكتارين لإقامة الصناعات ومساكن من أربعة أدوار بالمنطقة السفلى للسوق، وكانت واقعة كلها إلى الجهة الشرقية من شارع كروماك Cromac. وقد تم عرض المخططات على السكان في لقاء ورُفض فيها المقترح الأول برمته. فقام قسم تخطيط المدن بإدخال تعديلات على المقترح تخلى فيه عن المساكن التقليدية ومستعياً عنها بسكنات ذات دورين أملاً في تحقيق رغبة السكان المحليين. إلا أن هذا الحل لم يحظَ هو أيضاً بقبول

المجتمع واستحسناته. فلما كان من اللجنة الإدارية على المشرفة على جمعية التطوير (التي لا تعتمد وحدة تخطيط المشاريع للمساعدة في وضع مخطط خاص بها) (الشكل رقم ٩.٣٩).



الشكل رقم (٩.٣٩). مشروع التطوير الأولي لمنطقة الأسواق، بلفاست (Markets Area, Belfast).

كان كل سكان منطقة السوق أعضاء في الجمعية التطويرية للمشروع، وهذا ما جعل منها جمعية ممثلة تمثيلاً كاملاً للسكان ولكل الآراء سواء تعلق الأمر بمنطقة السوق السفلى أو المنطقة العليا. ولغايات تسهيل تنظيم العمل في مشروع التطوير فقد تم انتخاب لجنة إدارية للمشروع. وقامت هذه اللجنة الإدارية مع وحدة تخطيط المشاريع بالتعاون في إعداد مخطط السكان لمنطقة السوق في بلفاست (Belfast).^(١١) تولى السكان اقتراح الأفكار وقام المحترفون في وحدة المشاريع بصياغتها والتوجيه بكيفية تقديمها وحرصها.

الأهداف التخطيطية Planning Goals

بداية قامة اللجنة المشرفة ووحدة تخطيط المشاريع بوضع توصيف مختصر لإعداد المخطط، ثم كانت هناك عدة مناقشات ولقاءات لصياغة الأهداف وترتيبها بحسب أولوياتها. كان الهدف الأساسي والأهم هو توفير بيئة سكنية مريحة للسكان الموجودين

بمنطقة السوق. كان هذا هو الهدف الرئيس وعليه يتوقف نجاح أو فشل المخطط برمته. تحقيق هذا الهدف يعني إسكان ٢,٢٠٠ شخص على أرض مساحتها ٩,٥ هكتار وفق نمط مساكن الشقق بدورين إلى ثلاثة أدوار. تم أثناء صياغة المخططات، إدخال الكثير من التعديلات على ملخص المقترح الأولي ليشمل على سبيل المثال، المحافظة على "الثقافة المحلية بمنطقة السوق". فقد شعرت اللجنة المشرفة أن مجتمع السوق يتميز بأسلوب حياة خاص، وهو ما يستدعي عدم إهماله أو تجاهله أثناء عملية التطوير.

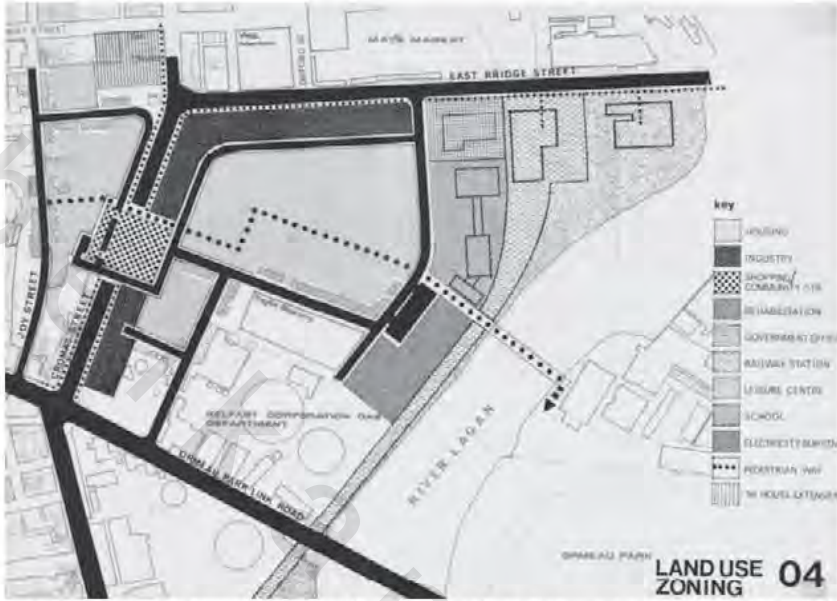
لقد ساد الاعتقاد أن هذا الأسلوب في الحياة سيُكتب له البقاء، إذا ما قُدِّر للسكان المحليين أن يستمروا في العيش بالمنطقة، وإذا ما تمت عملية إعادة التطوير وفق مجموعة من المراحل الصغيرة، مع إعادة إسكان من هم على شارع دفعة واحدة. كما ورد في المقترح أن يُحافظ على الشرفات الأصلية وتكون الشوارع القائمة جزء من عملية التطوير مع المحافظة على أسمائها. الشارع جزء رئيس من أسلوب الحياة السائد، وقد ألح السكان على أن يكون الشارع أساس أي تخطيط مستقبلي.

وكان من ضمن الأهداف أيضاً، إعادة ترميم بعض المساكن ذات القيمة التراثية والمعمارية، ونقل الصناعات الصغيرة إلى المنطقة للتقليل من حالة الصراع بين حركة المشاة وحركة السيارات وكذلك الفصل الحاد فيزيقياً ما بين المنطقة السفلى والمنطقة العليا للسوق. الهدف من وراء كل هذه العملية هو توفير مركز اجتماعي للتسوق ليعمل كنقطة بؤرية، ولتوفر مقر لمدرسة ابتدائية.

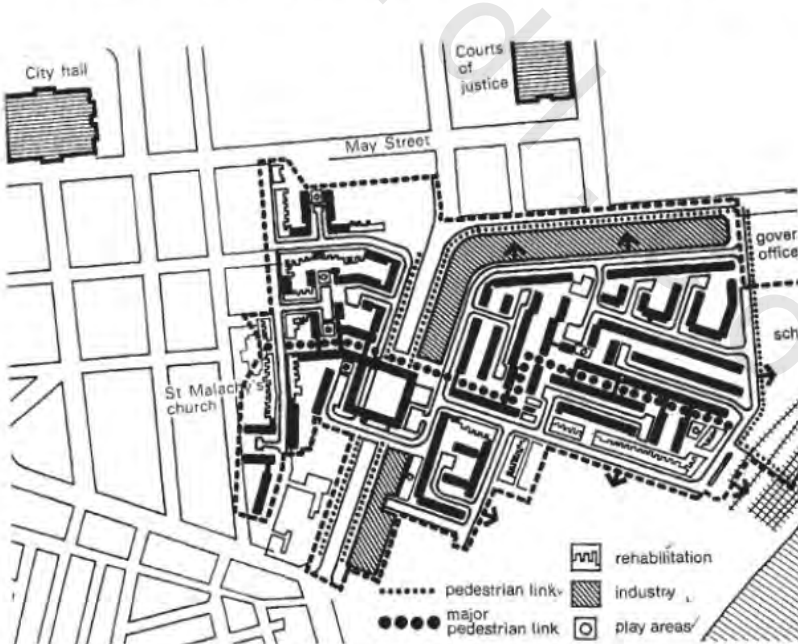
مخطط السكان The Resident's Plan

يقوم المخطط أساساً على إسكان الناس الموجودين بالمنطقة بسكنات شقق متراصة من دورين إلى ثلاثة أدوار كما هو موضح في المخطط (الأشكال أرقام ٩,٤٠-٩,٤٤). الهدف من وراء هذا المخطط هو الحفاظ على هوية المنطقتين العليا والسفلى للسوق كتعبير عن التراث المحلي للسكان العمل على تجنب أي شعور بالفصل الفيزيقي مما أدى لاتخاذ قرار بإخفاء شارع كروماك Cromac عن الأنظار ودفنه ستة أمتار (٢٠ قدماً) عند مروره

بمنطقة السوق. كما تم اقتراح إقامة سطح أرضية ساحة كروماك Cromac عبر بعض الأجزاء المنخفضة من ذات الشارع الذي يحمل نفس الاسم. تحتوي هذه الساحة على سوق مفتوح مُحاطة بمحلات ومباني عامة. يمتد شارع إيست بريدج East Bridge Street على طول الحدود الشمالية للمنطقة وهو أحد الشوارع الشريانية التي تشكل تهديداً للبيئة. وقد تقرر إقامة شريط على طول الطريق بعرض ٣٠م مخصص للورش الصناعية الصغيرة لتعمل كحاجز عازل بين الطريق والمناطق السكنية. وخططت المدرستان المخصصتان لخدمة السكان في منطقة تمتد على مساحة ثلاثة فدان وهو ما يعادل ١,٢ هكتار تقريباً في موقع بجوار خط السكة الحديد و كان سابقاً مخصصاً للمسلخة سابقاً وأصبح متدهوراً مهجوراً. أما بخصوص مواقف السيارات فكانت نظرة السكان إليها باعتبارها من الكماليات التي يمكن توفيرها ضمن المساحة المخصصة لكل بيت ويطلب من الشخص ذاته. ومن هنا فقد صُمم المخطط ليُتيح فرصة توفير موقف لسيارة واحدة بفرغ الساحة الخاص بكل مسكن. أما نوع المساكن التي يفضلها السكان فكانت عبارة عن مساكن متصلة ذات ساحة خاصة إلى الخلف، وحديقة مشتركة أو منطقة مرصوفة إلى الأمام مع طريق يؤدي إلى الساحة. وكان هذا النوع من المساكن قد اختير من بين عدة مقترحات سكنية نوقشت مع الهيئة الإشرافية التي أقرت في النهاية المخطط الأول الموضح في الشكل رقم (٩,٤٢) لكونه جاء مناسباً لاحتياجات السكان المعنيين. كان هناك أثناء عملية التخطيط، حرص كبير ومحاولة واعية لربط المنطقة بالمناطق المجاورة لها. فكانت ممرات المشاة تربط المساكن والمحلات والمباني العامة مع كنيسة سانت مالانشي St Malachy's Church ومركز المدينة غرباً، ثم عبر نهر لاغان Lagan River إلى منتزه أورمو Ormeau Park شرقاً. أخيراً، فقد أعد المخطط مع الأخذ في الحسبان أنه يقع بالمنطقة المركزية للمدينة، ومن هنا فإن عبارة "بيئة سكنية مريحة" في مثل هذه الحالات تتطلب تفسيراً مختلفاً عما لو كانت بالضواحي. لهذا جاء المخطط ليشجع تمازج واختلاط الاستعمالات تماشياً مع خاصية منطقة السوق ذاتها.



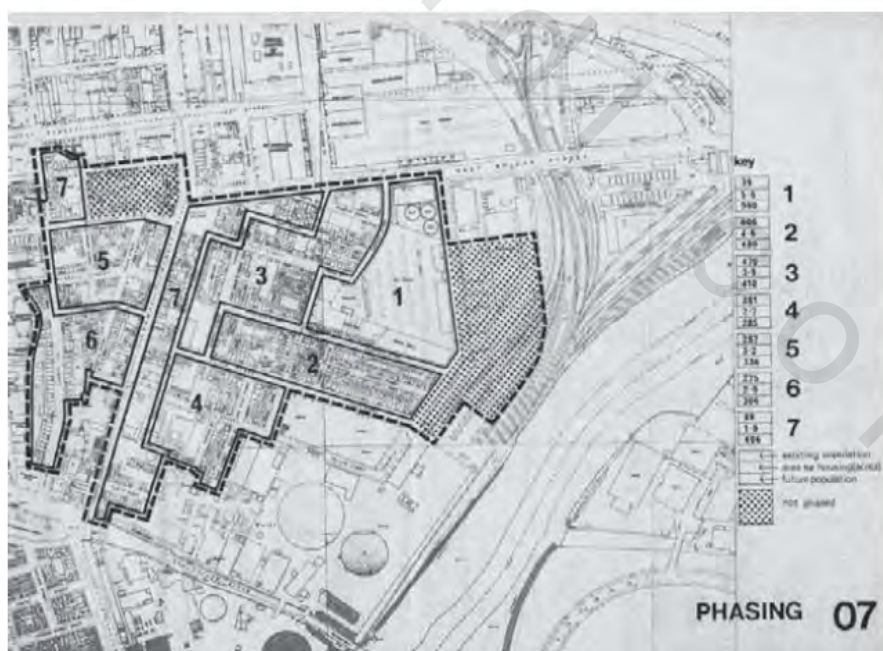
الشكل رقم (٩، ٤٠). مخطط استعمالات الأراضي من السكان .Residents' plan, land use, Belfast



الشكل رقم (٩، ٤١). المخطط العام للسكان، بلفاست .Residents' plan layout, Belfast



الشكل رقم (٩, ٤٢). خيارات الإسكان Housing options.



الشكل رقم (٩, ٤٣). مراحل المخطط Phasing plan.



الشكل رقم (٤٤، ٩). منظور أكسونومتري لمخطط السكان Residents' plan: Axonometric

تحليل شكل المخطط Analysis of Plan Form

مخطط السكان لمنطقة السوق كما جاء وصفه وتوضيحه هو نتيجة للأفكار التي طورها عامة الناس بالمنطقة دون علم متخصص بفنون العمارة والتصميم والتخطيط العمراني. كان المخطط النهائي للمنطقة يُنم عن أن السكان الذين ساهموا بأرائهم ومقترحاتهم في إعداده يدركون بوضوح معايير التصميم الجيد كما وردت في هذا الكتاب. حتى أنه يبدو أن مبادئ التصميم الجيد ما هي في الأصل إلا وضع للقوانين والمبادئ التي تضبط السلوك المناسب وتقننه ليتماشى مع ما يليه الحس العام بخصوص تنظيم الفراغ. إلا أنه تجدر الملاحظة أن الهدف من المخطط هو تنظيم هذه المنطقة وحل الإشكالات والتأثيرات السلبية الناجمة عن طريق الحركة الذي يخترق المنطقة ويشطرها نصفين. وباعتبار آخر فإن الهدف هو تطوير مخطط يوحد المنطقة ككل غير مجزأ. ثم إن رغبة السكان كانت تتمثل في إيجاد مركز واضح كمكان يجتمع فيه سكان المنطقة ويؤمنون إليه. إن إنشاء المركز هدف أساسي لأي عملية تطوير وهو أيضاً أحد العناصر الضرورية لتحقيق مبدأ الوحدة الذي لا يمكن لأي تطوير أن يستغني عنه.⁽³²⁾ واهتم مجتمع

السكان بإنشاء حدود boundary قوية للمنطقة، وهو ما عبر عنه لينتش Lynch بمصطلح النهاية edge.⁽³³⁾ فقد اقترح على أن تكون للمواقع الصناعية في الجنوب، وللسكة الحديد والنهر في الشرق، استمرارية على شكل شريط صناعي ضيق يعمل كحد للتطوير من جهة الشمال والشمال الغربي. أما المدخل للمنطقة السكنية فقد اقتصر على عدد محدود من البوابات المعرفة بوضوح، لتأمين الخصوصية للسكان، وربما لتوفير الأمن والأمان إذا ما أخذنا في الحسبان الحالة المميزة لتركيبية بلفاست Belfast الاجتماعية. يمكن القول أن هذا التصميم قد حقق بدقة متناهية ما يمكن التعبير عنه بالفراغ المحمي defensible space. تشغل المدرسة المكان الأكثر أماناً وحماية حيث كانت مواجهة للسكنات الصديقة، بينما تدير ظهرها لخط سكة الحديد المجاور. وفي الأخير، فإن اختيار السكان لنمط التصميم العمراني للتطوير كان منصّباً على الشوارع والساحات، وهي العناصر الفراغية الرئيسة للمدينة التقليدية. بطبيعة الحال، لم يكن ليشكل المخطط وحدة متكاملة، إلا أن هذا نادراً ما نراه يتحقق في الواقع، ويبقى عنصر الوحدة مثلاً أعلى تصبو إليه أغلب المشاريع دون أن تتمكن من بلوغه.

التنفيذ Implementation

تم اعتماد مخطط السكان لمنطقة السوق بالإجماع في لقاء عام بالمنطقة حيث عُرضت مخططات المشروع واستُعملت الشرائح المرئية، والنماذج، والمناظر الأكسونومترية وغيرها من الرسومات والأشكال، لشرحه وتوضيحه.

أما فيما يخص تنفيذ المخطط، فإن الأمر يتعلق بموافقات عدة هيئات إضافة إلى المجتمع المحلي. كان لا بد من الحصول على هذه الموافقات بسرعة. فلولا الحصول المبكر على الموافقة على المخطط، لتدهورت وضعية المساكن أكثر ولشعر السكان بخيبة الأمل مما كان سيدفعهم لهجرة المنطقة أصلاً. ثم إن هجرة نسبة معتبرة من الأسر للمنطقة كان سيُضعف قوتهم ويُقلص بالتالي من فرص نجاح المنطقة كمجتمع قابل للحياة والاستمرار، وهو ما من شأنه أن يُعبد الطريق للقيام بنوع من التطوير لخدمة أهداف أخرى مختلفة تماماً. ومن الأسباب الإضافية، بحسب المجتمع الكاثوليكي المحلي، للتسريع بعملية أخذ الموافقات اللازمة

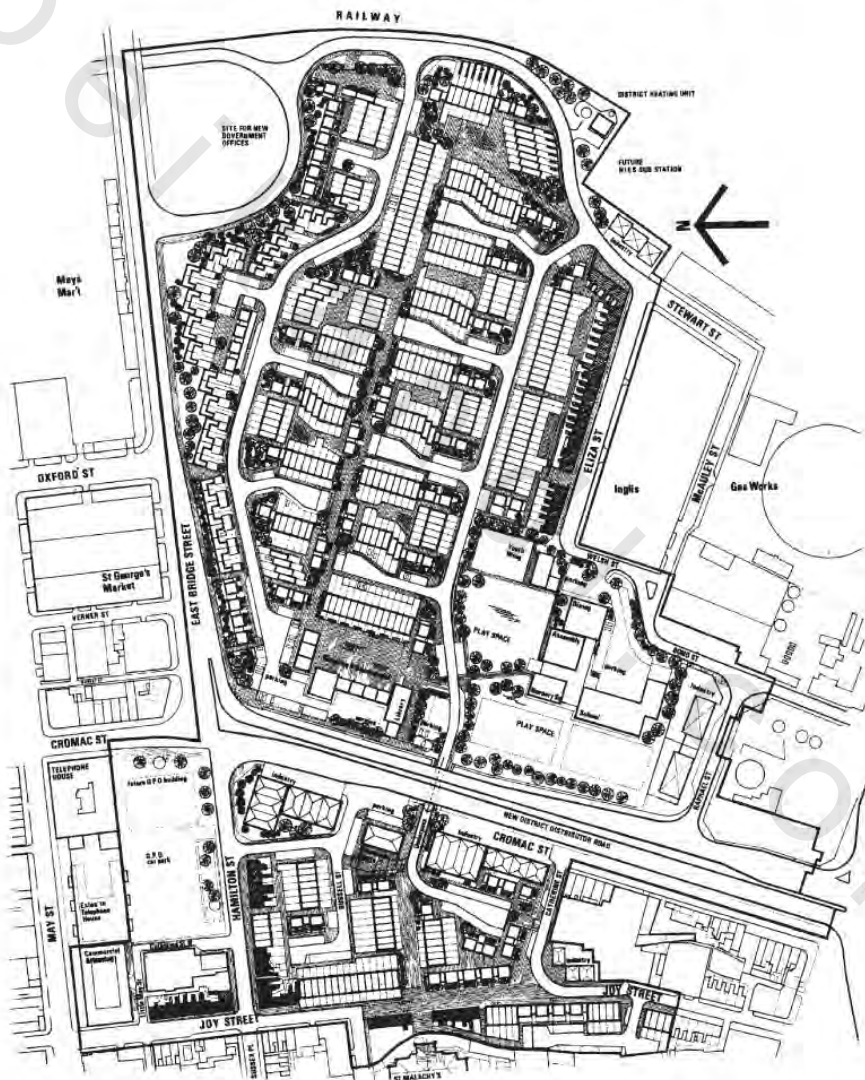
للمشروع، هو ضعف الدولة المتمثلة في الحكومة التجريبية التي اعتمدت مبدأ المشاركة في السلطة، التي عُهد فيها بحقيبة وزارة التنمية لشخصية قومية كاثوليكية. فقد اعتقد وجهاء القوم وزعمائهم بمنطقة السوق، أن هذه فرصة ينبغي اقتناصها عليهم يحظون بمعاملة مميزة ويموقف متعاطف من وزير ينتمي لنفس العقيدة المذهبية.

دُعي الأعضاء التنفيذيون في التخطيط لمقابلة عناصر من نشطاء سكان المنطقة ومعهم فرق المشاريع التخطيطية لمناقشة أعمال إعادة بناء منطقة السوق The Markets Area. بعد الاستماع لعرض عن مخطط السكان، وافق الفريق الحكومي على الأهداف العامة للمخطط باستثناء شارع كروماك Cromac Street المغمور بالأرض. وحيث أن تقديرات غمر شارع كروماك Cromac Street بالأرض، أشارت إلى تكلفة إضافية محدود ١.٥٤ مليون (بأسعار ١٩٧٣م) أكثر من مجرد توسعته على مستوى سطح الأرض، فإن قراراً لصالح هذا النوع من المخططات سيتطلب موافقة من الحكومة المركزية في لندن، وهو ما يعني الدخول في جولات من المفاوضات والمناقشات قد تستغرق وقتاً طويلاً. فقبل حينها لمثلي السكان أنهم لو قبلوا بالتعديل المقترح فإنه سيتم حالاً تعيين مهندس معماري ليقوم بمباشرة العمل معهم بغرض تحقيق باقي الأهداف التخطيطية.

التقت اللجنة الكاملة لجمعية السكان لمناقشة تبعات مريثات المخططين القادمين من ستورمونت Stormont. جرت حينها مناقشات حامية ومطولة، وكان الاتجاه العام لهذا اللقاء نحو الضغط لتمرير مخطط السكان إلا أن تخوفهم من عدم إمكانية تسريع الإجراءات لاعتماده وقف حجر عثرة أمام هذا التوجه. فجاء تدخل رجل من ضمن الحضور، حكيم ومتقدم في السن، ليفض هذا النزاع بقوله: "بالتأكيد، أن شارع كروماك Cromac Street سوف لن تتم توسعته لسنوات قادمة. علينا أن نقبل إذن بالمقترح الذي أمامنا، ونبني المساكن، وبعدها نقول لا لتوسعة شارع كروماك Cromac Street". هذا هو الرأي الذي أخذ به السكان في النهاية.

تم تعيين مهندس معماري ليعمل مع السكان على النسخة المعدلة لمخطط منطقة السوق The Markets Area. عند الإنهاء منه، عُرض المخطط للمناقشة العامة في ١٢ أيلول/سبتمبر

من عام ١٩٧٤م. لم يعترض الأهالي على المقترحات التي كانت قد اعتُمدت سابقاً والتي على أساسها تم تطوير المخطط الحالي. إلا أن هناك بعض التعديلات التي أُدخلت على المخطط أثناء عملية التنفيذ لتمس عدداً من التفاصيل المهمة (الشكلين رقمي ٩،٤٥، ٩،٤٦).



الشكل رقم (٩، ٤٥). منطقة الأسواق Markets Area المخطط المعتمد approved plan.



الشكل رقم (٩, ٤٦). منطقة الأسواق Markets Area المخطط المعدل amended plan.

بالنظر إلى ما تم تنفيذه إنجازه من عملية التطوير، يتضح أن الهدف الأساسي للمجتمع المحلي قد تم تحقيقه. فالأسر التي كانت ترغب في البقاء بالمنطقة أصبح ذلك أمراً ممكناً. كما أصبح ممكناً أيضاً أن تسكن في أحد المساكن المتراصة terrace housing على اعتبار أن هذا النمط هو المفضل لدى السكان. أما في المراحل اللاحقة من عملية التطوير، فقد تم تغيير نمط المساكن نحو الأحسن بفعل الضغط الذي مارسه الجماعة المحلية. فقد كانت واجهات المساكن ضيقة وغرفها صغيرة في المخطط الأصلي حتى يتم استيعاب كل أهالي المنطقة وإسكانهم في كثافات عالية. إلا أنه تم الحصول على أراض إضافية حينما أغلقت المخازن المحلية وتناقصت بعض الشيء أعداد الأسر المطلوب إيوائها، مما أتاح فرصة البناء وفق كثافات سكنية منخفضة نسبياً لأنماط سكن بواجهة عريضة (الشكل رقم ٩, ٤٧).



الشكل رقم (٩, ٤٧). منطقة الأسواق بعد الإنجاز Completed Markets Area.

بحسب المخطط المنفذ على أرض الواقع، فإن المنطقة لم تعد تشكل حياً واحداً موحداً بفعل هذا الطريق المزدوج ذو المسارات الستة، الذي يفصل ما بين المنطقة السفلى للسوق Lower Markets والمنطقة العليا Upper Markets منه. أما مركز الحي فلم يتم إنجازه كاملاً بعد ولا يبدو أن هناك نية لإكمال بنائه في المستقبل. كما تمت الاستعاضة عن الحاجز الدفاعي الذي كانت تؤديه الأنشطة الصناعية بمبانٍ سكنية لتعمل كمصدات فقط، وهو أمر معقول حيث يبدو أنه ليس هناك طلباً كبيراً على الورش الصناعية. أما من حيث المحافظة على المساكن، فقد اقتصرنا على نصف العدد المقترح من السكان وتم هدم النصف الباقي. وجدير بالذكر الإشارة إلى أن ما تم المحافظة عليه من مبانٍ شمل فقط ما تم

تصنيفه من طرف فرع المباني التاريخية والآثار بقسم البيئة. فاليوت ذات الطراز الفيكتوري Victorian homes التي حددها السكان المحليون كتراث ذي أهمية ينبغي الحفاظ عليه، لم تكن ضمن هذا التصنيف. وبالرغم من كل التحسينات التي أدخلت على المساكن فيما بعد، فإنها جاءت أشبه ما يكون لنمط سكن الضواحي. حيث أنه لم يتم الحفاظ على فكرة عمارة وشكل شارع مدينة بلفاست Belfast الذي يروق كثيراً لسكان المنطقة. سيكون من الأهمية بمكان ملاحظة كيفية تأقلم السكان وتكيفهم مع هذا الأسلوب السكني الجديد. موقع المدرسة جزء من عملية التطوير، إلا أنه يحتل الآن موقعاً غير محمي وواجهته تطل على شارع كروماك Cromac Street. وما دام طلاب هذه المدرسة لا ينتمون لمنطقة السوق Markets Area فقط، فإن مثل هذا التغيير عن مخطط السكان يُعد تغييراً معقولاً.

تمكن مجتمع منطقة السوق Markets Area بفعل المفاوضات المطولة التي أجراها والمجهود الضخم الذي بذله، من تحقيق مراده وبلوغ أهدافه الرئيسة. فمجتمعهم بقي قائماً لم يتفكك، ومساكنهم التي رغبوها حصلوا عليها. أما ما لم يحصلوا عليه من كل هذه العملية، فيتمثل في المنتج النهائي الذي لم يكن ليرقى إلى نوعية التصميم العمراني الجيد والمميز التي صاغ السكان أفكاراً عنه أثناء مناقشتهم للمخطط. وهذا ليس انتقاداً موجهاً للمعماريين الذين صمموا المشروع، فقد بذلوا جهوداً مضيئة للتوفيق بين آراء السكان ووجهات نظر المخططين الرسميين بمبنى قصر الحكومة Town Hall في ستورمونت Stormont.

تجديد ضفة النهر: نيوارك بنوتنغهام

Regeneration of the Riverside: Newark in Nottingham shire

منذ مطلع السبعينات، خضعت ضفة النهر في نيوارك لعملية تجديد وإعادة إحياء. قبل الشروع في عملية التجديد، كان نهر ترانت Trent مع القناة ومعارب Locks المراكب المرتبطة به في نيوارك Newark غير مستعمل كما ينبغي له بسبب الإهمال وعدم العناية وهجرة الناس له. كانت المباني الصناعية الممتدة على طوله قد نال منها التدهور والخراب.

حتى هيكل القصر الذي يعود للقرن الثاني عشر، والذي شهد موقعه نشاطاً كبيراً أثناء الحرب الأهلية، لم يكن معروفاً لدى السياح وكثير من السكان أيضاً. فمع انهيار تجارة القناة، عزفت المدينة عن النهر وأدارت ظهرها له لتتحول إلى مركزها وتعتمد عليه في نشاطها الاقتصادي. كانت الحيوة التجارية تدور في ساحة السوق Market Square التي يطل عليها مبنى كار لقصر الحكومة Carr's Town Hall والذي يهيمن عليه برج سان ماري ماغدا لين St Mary Magdalene ذو ٨٧م ارتفاعاً. كان ذلك هو مركز نيوارك Newark ومنه كانت انطلاقة عملية التجديد. تم ترميم العديد من المباني ذات الأهمية المعمارية والتاريخية، وبعضها يعود لفترة العصور الوسطى، بمساهمة تمويلية من القطاعين الخاص والعام. هذه الثقة القوية في مستقبل هذا النسيج العمراني للمدينة، كانت محفزاً قوياً وداعماً أساسياً لنجاح عملية التجديد العمراني (الشكلين رقمي ٩، ٤٨، ٩، ٤٩).



الشكل رقم (٩، ٤٨). مبنى مقر البلدية، نيوارك لكار يورك، Rehabilitation, Market Square, Newark.



الشكل رقم (٩، ٤٩). إعادة تأهيل ساحة السوق، نيوارك، ليوارك، Town Hall, Newark, by Carr of York.

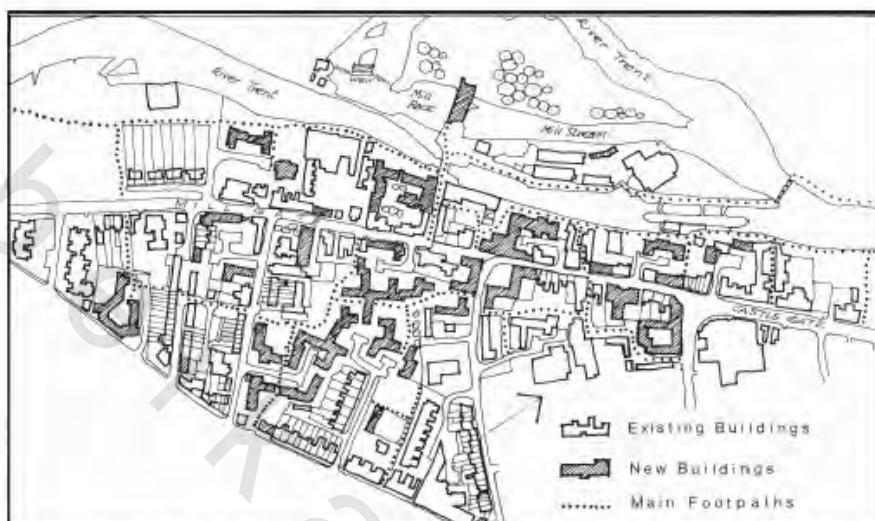
التجديد العمراني هو عملية تراكمية على المدى الطويل. وما تطوير ضفة نهر نيوارك Newark إلا تأكيد لهذه القاعدة وليس استثناء لها. كما أنها عملية مكلفة وتتطلب تنظيم وهيكلية ورعاية العديد من الموارد، منها رأس المال والأرض وأهمها الموارد البشرية. إن رعاية مصالح المجتمع والحد منها والالتزام بها على المدى الطويل هي مفتاح نجاح المشروع بالنهاية. ستكون هناك من دون شك أوقات عصيبة يمر بها المشروع، خاصة أثناء فترة الركود الاقتصادي، حيث تتوقف بعض الأنشطة وتتعرض، فينبغي على "المخططات المالية للمشروع أن تتوقع بمثل هذه الهزات وتنبه للطبيعة الحلقية والظرفية للاستثمار الخاص. أما المخططون فلا يُتَظَر منهم أن يتنبهوا بدقة متى سيكون هناك الركود الاقتصادي وكم سيدوم. ويبدو أنه من السلاخنة ألا تتوقع فترة ركود تصيب مشروعاً يمتد لفترة عشرين سنة... ينبغي إذاً إعداد مخططات للبنية التحتية والسكن الاجتماعي احتياطاً لمثل هذه الأوقات من الركود والانكماش، استعداداً لأي طارئ وحتى لا يفقد المشروع زخمه وقوته"^(٣٥) إن الحفاظ على مصالح الفاعلين الأساسيين في مشاريع التجديد العمراني

خلال فترات التراجع والركود، يكاد يكون بأهمية وضع المخططات المالية الضرورية، حتى لا تتعرض التحالفات والمبادرات لأية هزة عنيفة تقوضها بل يتم رعايتها لإعادة بنائها من جديد بمجرد ما يشرع الاقتصاد بالتعافي. إن عملية التجديد العمراني عي مغامرة بتعاون الجماعة، وهي أيضاً شراكة تستدعي تضافر جهود القطاع الخاص مع القطاع العام في التمويل. إن مصطلح المجتمع المحلي كما هو مستعمل هنا، يعني إذا مفهومًا شاملاً وواسعاً. إن عملية التجديد الناجحة تستدعي مساهمة قطاعات عدة في المجتمع المحلي. من هذه القطاعات يمكن ذكر أهل السياسة من الذين يتزعمون جمعياتها، والموظفين الرسميين المبدعين، والذين يقودون قطاع التطوير الخاص ومجموعة كبيرة من الناس العاديين من الذين يشكلون الجمعيات المدنية المهتمة بالحفاظ على البيئة المحلية وصيانتها.

تتمتع مدينة نيوارك Newark بموقع استراتيجي بالنسبة لشبكة الطرق المنطلقة من تقاطع طريق فوس الروماني Roman Fosse Way ونقطة التقاطع شمال جنوب north-south crossing point لترانت Trent. وقد ساهمت أعمال التطوير اللاحقة لمجرى الأنهار الداخلية في دعم وتقوية أهمية النهر وكذا أهمية الموقع التجاري لمدينة نيوارك Newark. وقد نالت نيوارك Newark دفعا قوياً كمدينة محورية بعد إنشاء خط السكة الحديد الرابط بين لندن London وإدمبرة Edinburgh. بهذا أصبحت لندن ضمن نطاق الرحلات اليومية حيث لم تعد تبعد سوى ساعة زمن بالقطار السريع. ويمر بالمدينة أيضاً الطريق السريع A1 الذي عوض الطريق الشمالي الكبير. وقد فك الطريق السريع A1 مع الطريق شرق - غرب الذي أفتتح عام ١٩٩٠م والذي يمر أيضاً بالمدينة، الاختناق عن المدينة وسهل عملية الوصول إليها لكل من له نشاط أو عمل فيها. إن تحسين الوصولية لنيوارك Newark من مدينة لندن ومن المناطق المحيطة بها أسهمت في دعم الموقع الاستراتيجي للمدينة ومكنتها من الاستفادة من ضغط التنمية على شرق المنطقة الوسطى East Midlands. إن توجيه بعض أعمال التنمية لتجديد جوانب مجرى النهر سيزيد من جاذبية نيوارك Newark للسياح وللاستثمارات والزوار.

كان تجديد نهر ترانت Trent أشبه ما يكون بحكاية لأسلوبين متناقضين في التطوير. فإلى غرب القصر، كانت هناك واجهة نهر ميلغايت Millgate ومشهد أسلوب التجديد الذي يعود لأواخر السبعينات. أما حوالي منطقة القصر وإلى الشرق منه فيوجد أسلوب التجديد لأواخر الثمانينات والتسعينات. اعتمد مخطط ميلغايت Millgate من طرف لجنة التخطيط التابعة لمجلس إدارة نيوارك Newark في يناير/كانون الثاني من عام ١٩٧٥م، إلا أن المخطط كان يقوم على مسوحات ودراسات تخطيطية يعود تاريخها لأوائل السبعينات. تم إعداد مخطط ميلغايت Millgate بعد حوالي ٢٠ سنة من الإهمال لهذا المدخل الجذاب لمدينة نيوارك Newark. وقد نتج عن هذا الإهمال، فقد الثقة لدى المجتمع المحلي ولدى المستثمرين أيضاً، في إمكانات المنطقة في النهوض من جديد. كان مخطط التجديد فيها يهدف لإعادة إحيائها من جديد وجعلها مكاناً مريحاً للسكن والعمل والاسترخاء والاستمتاع بخدمات واجهته النهرية الفريدة من نوعها. كما كان هناك هدف آخر يتمثل في إعادة ترميم الوجه المعماري لميلغايت Millgate وجودة بيئتها.⁽³⁵⁾

بالرغم من حالة التدهور التي تعانيها منطقة ميلغايت Millgate، فإنها تمتلك العديد من عناصر القوة والجذب. فبين قطع الأراضي الفضاء والواجهات المكسورة، كانت هناك، حتى إبان فترة منتصف السبعينات، مناطق ذات مناظر خلابة لمسكن بالآجر الأحمر من الطرازين الجورجي Georgian والفيكتوري Victorian. وكتيجة لما تتمتع به من خصائص معمارية جميلة ومميزة، فقد تحصلت منطقة ميلغايت Millgate على تصنيف متفوق جداً في سلم قسم البيئة للمحافظة على التراث. فمعظم الملكيات الموجودة بالمنطقة كانت قابلة للتحسين والترقية وقد تم لها ذلك بالفعل. تصور المخطط مسارات للمشاة على ضفتي نهر ترانت Trent وإعادة ترميم وترقية المستودعات القديمة كمتاحف، ومطاعم ومقاهي وحانات وورش للصناعات الحرفية (الشكلين رقمي ٩،٥٠، ٩،٥١).



الشكل رقم (٩, ٥٠). المقترحات الأولية لميلغيت Millgate، نيوارك Newark.



الشكل رقم (٩, ٥١). إعادة تأهيل للمخازن لميلغيت، نيوارك Rehabilitation of warehouse, Millgate Newark.

وكانت منطقة ميلغايت Millgate محظوظة لسببين آخرين. يتمثل السبب الأول في وجود مجتمع محلي متماسك وقوي يرغب في العمل مع المجلس المحلي ومخططيته لتحسين وترقية المنطقة. إحدى التجارب الخاصة بالمشاركة الشعبية في منطقة ميلغايت Millgate تم التعرض لها بالتفصيل في الفصل الرابع من مؤلفنا "طرق وتقنيات التصميم العمراني Urban Design: Methods and Techniques"⁽³⁶⁾. تجدر الإشارة هنا إلى أن هذه المشاركة في الحالة المشار إليها في الكتاب المذكور، لم تكن سوى تجربة بسيطة ضمن برنامج أوسع للتعاون والشاركة ما بين المجلس البلدي والسكان المحليين، والتي أعطت نتائج جد رائعة في التصميم العمراني. كما كانت ميلغايت Millgate محظوظة جداً حيث أنها حظيت بوجود مخططين مبدعين إلى جانب غيرهم من المحترفين الذين اشتغلوا على المشروع لمجلس المدينة. كان الأسلوب التخطيطي الذي اعتمد في تجديد ميلغايت Millgate مختلفاً تماماً عما كان مألوفاً من أساليب تخطيطية آنذاك. فقد أعطي مخططو مجلس المدينة، المشرفون على المشروع من الدرجة الثانية، كل الصلاحيات لتبني تقنيات المشاركة الشعبية وتجربتها في المشروع كما تم تشجيعهم ومساندتهم لإبراز قدراتهم ومهاراتهم.

وصف أسبيري Aspbury وهاريسون Harrison هذا الأسلوب كما يلي: "احتك المشرفون من الصف الثاني بالمجتمع المحلي وتوغلوا فيه، معتمدين في ذلك على اتصالاتهم الشخصية مع السكان والموظفين وأصحاب العقارات والبنائين والمطورين، بغرض التعرف على التفاصيل التطبيقية للمشروع والتمرس عليها. فتحولوا إلى ما يشبه العمال الاجتماعيين الذين يحرصون على مد يد العون للأشخاص لمساعدتهم على حل مشاكلهم على مستوى الحكومة المحلية أو المركزية على السواء. فبتخطيطهم الحدود الضيقة لوظائفهم الاحترافية، تمكن موظفو التخطيط من مساعدة السكان على تحقيق هذا الانتقال بنجاح، وتجاوز كل العقبات البيروقراطية وتعقيداتها التي كانت ستؤثر سلباً

على المشروع. فقد أسهم ذلك في توثيق العلاقة بين موظفي السلطات المحلية وسكان المنطقة، مشكلاً أرضية صلبة لتفعيل المشاركة الشعبية الحقيقية في المشروع".⁽³⁷⁾

لقد كان لضمان توفير التمويل لعملية تجديد ميلغايت Millgate أثراً حاسماً في نجاح المشروع. فقد كانت الموارد المالية والبشرية كليهما محدودتين جداً. فلم تتوفر ميزانية محددة لميلغايت Millgate مما جعل من استثمار القطاع العام عبارة عن "تجميع لموازنات الأقسام الموجودة خارج أموال الدعم ومنح المساعدات، مثل برامج الإسكان، والاستثمار الصناعي، وأعمال الترقية العامة للمناطق، ومنح تحسين السكنات، ومشروع المدينة، والفصل العاشر Section 10 للمنح. فقد تمت مباشرة الأعمال في المباني والمواقع المختارة انطلاقاً من المخصصات الناجمة عن هذه الوسائل على أمل أن يلحق القطاع الخاص بالركب ويوجه استثماراته لنفس الغرض ويحذو حذو السلطات العمومية".⁽³⁸⁾

إن روح التفاني والإخلاص التي أبدتها موظفو التخطيط بالمدينة، بالإضافة لمهاراتهم في الميدان مع الدعم السياسي الذي حظوا به من الأعضاء المنتخبين في المجلس المحلي والرضا الشعبي العام، كلها عوامل شكلت أرضية لجلب استثمارات القطاع الخاص لميلغايت Millgate دون انقطاع. كما هو الحال في العديد من مشاريع التجديد، فإن صغار المطورين كانوا هم أول من بدأ بالاستثمار في المشروع. أما كبار المطورين فلم ينضموا بشكل جاد إلا في مرحلة جد متأخرة. "فعلى هيئات تنفيذ أعمال تطوير المجرى المائي أن تتوقع أن أولى الاستثمارات الخاصة ستكون من صغار البنائين بدل كبار المطورين، الذين عادة ما يتجهون لاقتناص الفرص الكبيرة في المواقع الأقل مجازفة وخطورة".⁽³⁹⁾

يوضح الشكلان رقما (٩,٥٢، ٩,٥٣) نتائج هذه المرحلة لضفاف مجرى نهر نيوارك Newark. وكان نوع التطوير على امتداد نهايات المجرى المائي لميلغايت Millgate هو الحشو العمراني على نطاق محدود وبحساسية شديدة لمواقع ما بين مباني قائمة وذات

قيمة معمارية أو دلالة تاريخية تستحق المحافظة عليها. كانت معظم المباني القائمة عبارة عن مستودعات جرى ترميمها لتُستعمل للأغراض الترفيهية. كانت الواجهة المائية مزيج مريح وجميل لمساكن ومطاعم ومباني عامة وورش الصناعات الحرفية. كانت ملكية الواجهة الأصلية للنهر تعود للخواص وتشمل مستودعات ترتفع مباشرة على القناة. كان هدف مخطط المنطقة هو زيادة وصول الناس لمياه النهر واستمتاعهم به. وقد تحقق ذلك بعدة طرق مختلفة. فقد صُممت مواقع الإسكان على هيئة ساحات مفتوحة النهاية لتطل على مياه النهر، أما واجهات المباني الصناعية القديمة المطلة على النهر فقد فُتحت بها نوافذ واسعة ليتمكن الجالسون على الطعام من رؤية الحركة على سطح مياه النهر. أما المنافذ القائمة والممرات المستحدثة فقد تم تسميقها وتزيينها بالعناصر الطبيعية لتؤدي مباشرة إلى حدود المجرى المائي، منفتحة في بعض الأحيان على فراغ صغير مفتوح. كما أن هناك جسر للمشاة يؤدي إلى عمشى على ضفة النهر وإلى موقع الجزيرة ما بين القناة ونهر ترانت Trent. لقد تحققت بالكامل أهداف المخطط الأصلي الذي يعود لسنة ١٩٧٠م بأسلوب رائع وراق.



الشكل رقم (٩،٥٢). ميلغايت Millgate، نيوارك Newark.



الشكل رقم (٩,٥٣). الدخول إلى ميلفايت Millgate.

كانت النقطة البؤرية من وراء فرصة تطوير ضفاف النهر في نيوارك Newark منذ الثمانينيات هي المنطقة المحيطة بالجرس فوق نهر ترانت Trent أسفل جدران القصر الذي يعود تاريخه للقرن الثاني عشر. أما موقع سوق الأغنام Cattle Market وموقع محطة القصر Castle Station المجاور، والذين يطل القصر عليهما معاً، فقد كانا موقعان مهجورين ومتدهورين، وهو ما أتاح للمطورين مناطق شاسعة مفتوحة، وفرصة جيدة للتطوير العقاري لأغراض ربحية. وقد كانت المنطقة موضوع دراسة تصميمية أعدها كل من بروك Brock وسكوفهام Scoffham، كعمل استشاري مرتبط بجامعة نوتنغهام Nottingham University (الشكل رقم ٩,٥٤). وقد أعدت للمطورين مسابقة بمرحلتين توضح عدداً من المقترحات التطويرية العملية، إلا أن المشروع تعطل بسبب، حسب ما يراه سكوفهام Scoffham، "...نسب الفائدة المرتفعة وعدم رغبة المطورين في الدخول تحت طائلة البند ٥٢ للاتفاق القانوني Section 52 Agreement والذي يتميز بأنه قانون متشدد وغير مرن..."⁽⁴⁰⁾ (الشكل رقم ٩,٥٥).

أصاب التدهور موقع سوق الأغنام سنة ١٩٨٩م حينما تم تحويل السوق إلى موقع جديد عند أطراف نيوارك Newark. بعد إجراء عملية تعقيم له، أُعيد تنسيق الموقع تنسيقاً طبيعياً ليصبح منتزهاً جميلاً، كانت المدينة في أمس الحاجة إليه، مشكلاً بذلك أحد النماذج الناجحة لعملية التجديد العمراني. قامت جمعية الإسكان لـ Nottingham Community Housing Association بإعادة تطوير واجهة النهر عند موقع محطة القصر Castle Station. يضم الموقع ١٧٦ وحدة لمشروع سكنات اجتماعية تحتوي على ٨٣ شقة سكنية للإيجار منها ٥٨ تم تجديدها، و ٢٨ جديدة و ٤٦ سكن عائلي للإيجار و ١٨ شقة ذات ملكية مشتركة. أما مؤسسة وايتروز Waitrose، وهي عضو ضمن مجموعة شركة سلسلة محلات جون لويس John Lewis Partnership، فقد قامت بتطوير موقع مساحته ٤٠,٠٠٠ قدم مربع كمحلات تجارية بالأراضي الداخلية من واجهة النهر.⁽⁴¹⁾ أما المباني الصناعية السابقة الموجودة بالموقع فقد تم تحديد ما يصلح منها بفرض المحافظة عليه ليعاد تجديدها وترميمها وتستخدم من جديد بأسلوب مبدع ومبتكر (الشكلين رقمي ٩,٥٦، ٩,٥٧).



الشكل رقم (٩,٥٦). قصر نيوارك Newark، عنصر مركزي في مقترحات التجديد.



الشكل رقم (٩,٥٧). ممشى ضفة النهر، نيوارك Newark.

لقد نجح مجلس منطقة نيوارك Newark وشروود Sherwood بالشراكة مع بعض المؤسسات، من تأسيس صندوق عرض التحدي لميزانية التجديد الموحدة Single Bid لجمع أموال إضافية لأعمال التجديد العمراني بالمنطقة.⁽⁴²⁾ فقد تم جمع ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ جنيه إسترليني للإنتهاء من أعمال مشاريع التنسيق الطبيعي، ولتجديد المباني الصناعية القديمة وإقامة حوض مائي لترسو القوارب فيه Marina. لم يكن برنامج التجديد العمراني للبوابة الشمالية Northgate لضفة النهر في نيوارك Newark مجرد مسألة تطوير فيزيقي وإنما شمل أيضاً عدداً من الأعمال ذات الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والترفيهية، وهو ما مكن السكان من الحصول على وظائف، وتطوير مشاريع اجتماعية للتدريب والتأهيل بالإضافة لتوفير خدمات رعاية الأطفال.⁽⁴³⁾

يرجع نجاح عملية التجديد العمراني لمدينة ريفية جميلة إلى حصافة التسيير الإداري وانضباطه وقدرة القائمين على هذه الإدارة لتجميع كل الموارد المطلوبة

لتحقيق مثل هذا النجاح. إن التأثيرات الإيجابية والنواتج العرضية "spin-offs" لعملية تجديد جوانب النهر تسربت لتشمل باقي مدينة نيوارك Newark، فظهرت أعمال تطوير صغيرة الحجم في مركز المدينة، وكانت متلازمة مع الشكل التقليدي المبني لنيوارك Newark، وهو ما أدى لإنشاء شوارع تجارية جديدة للتسوق shopping streets، ولم يعد مركز المدينة القديم ذو مظهر كئيب باهت كما كان معروفاً عنه قبل ٣٠ سنة (الشكلين رقمي ٩،٥٨، ٩،٥٩). حينما يكتمل الربط مع أوروبا عن طريق شبكة خطوط السكة الحديدية، وحينما تصبح الرحلة من نيوارك Newark إلى باريس Paris لا تستغرق أكثر من أربع ساعات، ستكون نيوارك Newark عندئذ على أهبة الاستعداد لجني الثمار من ضغوط التنمية التي لا مفر منها.



الشكل رقم (٩،٥٩). شارع تسوق جديد، نيوارك.



الشكل رقم (٩،٥٨). شارع تسوق جديد، نيوارك

.Newark

تجديد الواجهة البحرية لبرشلونة

Barcelona, The Regeneration of The Seafront

يُمكن المصممين العمرانيين أن يستلهموا دروساً كثيرة من برشلونة Barcelona. فهي تضم مدينة قديمة "Barrio Gotico" ساحرة وجميلة جداً يعود تاريخها لحقبة العصور الوسطى، وقد تم تخصيص مناطق منها للمشاة فقط. كان مخطط التوسعة التي جرت في القرن التاسع عشر، والمعروف باسم "Eixample"، نموذجاً فريداً من نوعه كعملية تجديد مبتكرة للواجهات المائية. وقد فرغ من إنجازها في أواخر القرن العشرين، وهي موضوع اهتمام هذه الحالة الدراسية في هذا الفصل. فازت برشلونة Barcelona مؤخراً بأوسمة عادة ما يُخص بها أشخاص، حيث حازت على جائزة الأمير تشارلز لجامعة هارفارد Harvard University's Prince Charles Award سنة ١٩٩٣م والميدالية الذهبية للمعهد الملكي للمعماريين البريطانيين (RIBA) Royal Institute for British Architects سنة ١٩٩٩م.

بوفاة فرانكو Franco في ١٩٧٥م، فإن حوالي ٤٠ سنة من الاضطهاد والعزلة قد تم طيها. وكان لاستعادة الديمقراطية أن جلبت معها كمّاً هائلاً من التغييرات. بسبب انضمامها لحلف الناتو وللمجموعة الأوروبية، أصبحت إسبانيا تتطلع لما وراء حدودها، حتى أضحت مع حلول منتصف الثمانينات ذات اقتصاد متطور جداً. كما برزت للمسطح مطالبات بالهوية الإقليمية، وتحصلت برشلونة Barcelona على حكم ذاتي سنة ١٩٨٠م، لتتحكم في التجارة الداخلية، وتتولى مهام التنمية الاقتصادية على مستوى الإقليم، والتخطيط، والإسكان، والأعمال العامة والنقل والفراغات العمرانية العامة. كانت هذه الاستقلالية هي العامل الحاسم فيما شهدته برشلونة Barcelona من تحولات في بنيتها العمرانية الفيزيائية، حيث أنها كانت تصبو لتكون جديرة بعاصمة إقليم كاتالونيا Catalunya. وقد حدث أن اختيرت برشلونة Barcelona سنة ١٩٨٦م لاستضافة الألعاب الأولمبية سنة ١٩٩٢م، مما أعطى دفعاً قوياً وزخماً كبيراً لعملية التحول والتجديد العمراني للمدينة.⁽⁴⁴⁾

تقع برشلونة Barcelona على الساحل المتوسطي الشمالي لأسبانيا. وقد شكل النهران القديمان، ييسوس Besos واللوربغات Llobregat، الحدود الغربية والشرقية لبرشلونة Barcelona، على امتداد قرون طويلة. كما حددا مواقع مداخل الطرق المؤدية للمدينة. يقع البحر والشرط الساحلي إلى الجنوب من المدينة، في حين نجد إلى الشمال سلسلة جبال سييرا لكولسيرولا Sierra of Collserola كحد طبيعي للتنمية العمرانية. تنحصر السهول التي أقيمت عليها المدينة بين حواجز طبيعية متمثلة في البحر والأنهار والجبال وتتخللها سفوح كولسيرولا Collserola وهضبتين عند البحر هما مونجويك Montjuic ومونز تابير Mons Taber، وهي قمة تم البناء عليها بإفراط خلال التجمعات البشرية السابقة (الشكل رقم ٩,٦٠). إن اختراق جبال سييرا كولسيرولا Sierra Collserola وإقامة الطرق السريعة الرئيسية في فالس Valles، واللوربغات Llobregat، وعلى الساحل، شكلا حافزاً قوياً لنمو العمران خارج الحدود التاريخية التي تحصر سهل برشلونة Barcelona.⁽⁴⁵⁾



الشكل رقم (٩,٦٠). سهل برشلونة (مأخوذ من خريطة جـ للصوراة الثانية في مقدمة غاسا Gassa عن برشلونة).

يعود الشكل العمراني المميز لبرشلونة Barcelona لحوالي ٢٠٠٠ سنة مضت حينما كانت مدينة رومانية Oppidum متضامة. كانت هذه هي النواة التي توسعت منها فيما بعد،

مدينة العصور الوسطى المسورة، وكانت قاعدتها الاقتصادية تعتمد أساساً على الأنشطة البحرية. مع حلول القرن التاسع عشر، استدعى النمو الناجم عن الثورة الصناعية هدم الأسوار المحيطة بالمدينة لإتاحة توسعتها خارج هذه الأسوار. اعتمدت هذه التوسعة مخططاً متعامداً وضعه المهندس المخطط إيلديفونس ساردة Ildefons Cerda. كانت هذه التوسعة، المعروفة محلياً في كاتالونيا Catalunya باسم Eixample، تضم ٥٥٠ بلك مربع بوحدة مقاس ١١٣ م. كان مخطط ساردة Cerda يغطي كامل سهل الطمي المحصور بين البحر والجبل، شاملاً المدن المستقلة النائية، مما أدى لمضاعفة رقعة المدينة عشر مرات حجمها الأصلي. يمتد الجزء المركزي من مخطط التوسعة Eixample على طرفي باسينغ دي غراسيا Passeig de Garcia ليصبح الميدان الذي تفجرت فيه قرائح المعماريين الحدائين من أمثال لويس دومينيك إي مونتانيير Lluís Domènech i Montaner وأنطوني غاودي Antoni Gaudí حيث صمموا في مطلع القرن، بيوتاً فاخرة للأغنياء الجدد. وهناك أيضاً في مخطط التوسعة Eixample شرع غاودي Gaudí في بناء تحفته المعمارية التي لم تكتمل بعد، وهي ساغرادا فاميليا Sagrada Família⁽⁴⁶⁾ (الشكلين رقمي ٩،٦١، ٩،٦٢، أ، ب).



الشكل رقم (٩،٦١). دار ميللا لبادرييرة لغاودي Casa Milà La Pedrera by Gaudí.



الشكل رقم (٩, ٦٢). ساغرادا فاميليا لغاودي Sagrada Familia by Gaudi.

كان للمعرضين العالميين لسنتي ١٨٨٨ و ١٩٢٩، دور حاسم في زيادة أعمال التطوير لمنطقتين كبيرتين. فقد حول معرض ١٨٨٨ منطقة كويتاديللا Cuitadella إلى منتزه، وقد كانت حصناً عسكرياً يحد المدينة القديمة من الشمال. أما معرض ١٩٢٩،

الذي أنشأ فيه ميز فان در رويه جناح برشلونة Barcelona Pavilion ، فقد حفز على التخفيف من وعورة مونجويك Montjuic الذي كان عبارة عن جبل صخري شديد الانحدار يطل على المدينة من جهة الجنوب الغربي. لمدينة برشلونة Barcelona باع طويل في استضافة المهرجانات العالمية الكبرى وفي استغلالها لخدمة أغراضها في تطوير المدينة وتنميتها. من هنا ، فقد كان الاحتفال بتنظيم الألعاب الأولمبية لسنة ١٩٩٢م مناسبة لتحقيق أهداف تخطيطية ، والتي ما كانت لترى النور في الظروف العادية. بهذا تمكنت برشلونة Barcelona من تجسيد مشاريع عمرانية طموحة جداً في فترات زمنية قصيرة جداً.⁽⁴⁷⁾ لقد تم تغيير برشلونة Barcelona تماماً في فترة تزيد عن العقد بقليل ، معتمدة في ذلك الزخم الذي أحدثته فرصة احتضانها للألعاب الأولمبية ، وإن كان هذا الحدث لا يحوي في حد ذاته أية أهداف تخطيطية. إلا أن تجربة برشلونة Barcelona في هذا الشأن تعطي درساً قيماً لبقية المدن.

تعود جذور التحول الذي عرفته برشلونة Barcelona في التسعينات إلى بداية الثمانينات. فقد اتبع فريق من الموظفين المحترفين بقسم التخطيط للمدينة يتزعمهم أوريول بوهيغاس Oriol Bohigas ، سياسة متحمسة تقضي بشراء الأراضي غير المستعملة والمصانع المتعطلة لتحويلها للملكية العامة.⁽⁴⁸⁾ أتاحت هذه السياسة التخطيطية التي تنم عن بعد النظر ، لمدينة برشلونة Barcelona أن تواجه مشاكل مثل نقص الفراغات العامة في مناطق عمرانية عالية الكثافة. فقد تم إنشاء العديد من الفراغات العمرانية ذات الاستعمال العام ما بين ١٩٨٠ و ١٩٩٢م ، وبعضها كان يقع في المدينة القديمة ذاتها ، المعروفة باسم Ciutat Vella. ترافق تخصيص مناطق واسعة للمشاة ضمن فراغات المدينة القديمة Ciutat Vella مع إنشاء فراغات عامة صغيرة داخل النسيج العمراني ، مما أدى إلى حد ما ، للتخفيف من زحمة حركة السيارات بالمدينة. قدم جيمس وآن توماس James

and Anne Thomas وصفاً عن كيفية مراقبة المركبات في الساحات الثلاث المترابطة فيما بينها في برشلونة Barcelona⁽⁴⁹⁾. سنورد فيما يلي مقطعاً من بحثهما الذي يوضح الدروس المستفادة من مشاركة المركبات للبشر في استخدام الفراغ العام، على اعتبار أن هذه المشاركة مطلب ضروري لتخطيط الأحياء ذات الكثافات المرتفعة واستعمالات الأراضي المختلطة. كما تمثل أيضاً الحل المفضل لسكنى المناطق العمرانية بحسب دعاة التنمية المستدامة هنا في بريطانيا. "...تتكون أرضية ساحة بي Plaza del Pi، من بلكات مستطيلة الشكل، بعضها من الرخام، دون حواجز حجرية عند الحواف أو درج، وهناك ست أشجار لتوفر الظل للمشاة وللجالسين عند المطاعم. توجد حواجز كأنها أعمدة لشدة حبال المراكب... للحد من تجاوز السيارات لمواقفها عند المحيط... تناسب حركة المشاة بين الفراغات التي تحصرها كنيسة سانتا ماريا Santa Maria Church ذات المبنى المهيمن من القرن الرابع عشر، من جهة الشرق لساحة بي Plaza del Pi...". أما باقي المباني "فكانت مرتفعة بخمسة ونصف إلى ستة أدوار على الأرجح، مما يعطي إحساساً قوياً بالاحتواء... هنا، في مركز برشلونة Barcelona التي تعود للعصور الوسطى، فإن الفراغ العام هو حيث يعيش السكان من الصباح الباكر إلى وقت متأخر من الليل. الأولوية دائماً للمشاة الذين يتجولون عبر الشوارع والساحات، أما المركبات فلا تتعدى كونها مجرد وسيلة للاستخدام، أي جزء من صناعة الخدمات" (الشكل رقم ٩،٦٣). يتحكم المشاة في مركز الفراغات العمرانية بالمدينة القديمة على غرار مثال نهج رامبلاس Ramblas Boulevard، وهو الشارع الرئيس في برشلونة Barcelona. خُصصت المنطقة المركزية من الشارع للأشكال التجارية، وللمعروضات والمقاهي، مشكلين منطقة للتنزه للمشاة وللاستعراضات الترفيهية، أما المركبات فيقتصر وجودها على المسارات الجانبية.

استغلت برشلونة Barcelona الإمكانيات التي وفرتها لها الألعاب الأولمبية لتنشئ لها روابط للمدينة مع البحر. كانت مول دو فيستا Moll de Fusta إلى جانب مرفأ برشلونة Barcelona القديم، من أولى المحاولات التي سعت لمواجهة مشكلة انسيابية الحركة في مدينة مشلولة بسبب الاختناقات المرورية، ولتجديد الصلة ما بين المدينة وواجهتها المائية. أُقيمت الطرق الرئيسة العابرة تحت مستوى الأرض لتسمح بسهولة حركة المشاة ووصولهم للواجهة المائية. لقد كانت هذه الفكرة هي الهدف الأساسي لتطوير الواجهة البحرية لدى المسؤولين عن التخطيط في المدينة. وقد أدت هذه السياسة التخطيطية إلى إعادة تطوير ميناء فال مارينا Port Vell Marina، الذي خططه كل من بينون Pinon وفيابلانا Viaplana. يربط جسر جميل ورائع نهج رامبلاس Ramblas Boulevard بميناء فال مارينا Port Vell Marina ومحلاته ومطاعمه ومجمعاته. أُقيم جسر المشاة البحري منحرفاً عن المركز بعض الشيء بالنسبة لبلالكا دال بوتال دولا بو Placa del Portal de la Pau وتمثال كولومبوس Columbus، الذي يحدد نهاية طول نهج رامبلاس Ramblas Boulevard التاريخي ذي الكيلومترين طولاً. لقد تم تمديد هذا النهج الطويل الجميل عن طريق جسر المشاة الذي يمتد إلى رامبلا دو مار Rambla de Mar الذي هو في جزء منه جسر، وممشى عريض، وساحة، ومجال عام يصل إلى الميناء كمتنزه ترفيهي. وهو هنا في هذه الجزئية يتيح اكتشاف تجربة مختلفة تماماً عما نجده في الجزئية العمرانية منه (الأشكال أرقام ٩،٦٤-٩،٦٧).



الشكل رقم (٩،٦٤). رامبلا دو مار Rambla de Mar.



الشكل رقم (٩,٦٥). رامبلا دو مار Rambla de Mar.



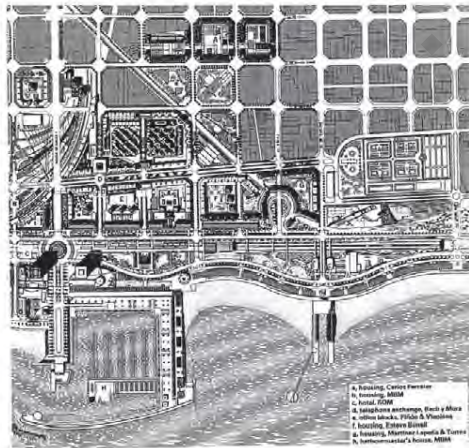
الشكل رقم (٩,٦٦). رامبلا دو مار Rambla de Mar.



الشكل رقم (٩,٦٧). رامبلا دو مار Rambla de Mar.

أتاحت القرية الاولى ، إيكاريا نوفا Icaria Nova ، فرصة أخرى لبرشلونة
Barcelona حتى تعزز هذا الاتصال بين المدينة والبحر. كان المخطط الرئيس لإيكاريا نوفا

Icaria Nova الذي أعده كل من مارتوريل Martorell، وبوهيغاس Bohigas، وماكاي Mackay وبويغدوميناك Puigdomenech، في بعض جوانبه، مثالا نموذجيا في محاولته لدمج مناطق جديدة من القرية الأولية مع بقية مناطق المدينة (الشكل رقم ٩,٦٨). أما أرض المشروع فقد تم توفيرها من خلال هدم المباني الصناعية غير المستخدمة وخطوط السكك الحديدية التي كانت تقف كحاجز فاصل ما بين مدينة برشلونة Barcelona والبحر. أُعيد تنظيم السكة على خط باتجاه الشمال وتم دفنها تحت الأرض قبالة مجموعة مساكن على هيئة مقوس موجهة نحو منطقة ذات مناظر طبيعية خلابة وتمتد متغلغلة داخل المدينة لترتبط بذلك القرية الأولية الجديدة بالنسيج العمراني القائم.⁽⁵⁰⁾ أما حزام سانتيرون Cinturon الذي كان يمتد بالتوازي مع خط السكة القديم فقد تم ردمه لتقام عليه حدائق ومتنزهات. أما النهج الذي عبّد فوقه فقد تم تنظيم مساراته بحيث يواجه المشاة كل مسار على حدة، أما الطريق الممتد على طول الشاطئ فكان كثير المنعرجات وكأنها أفعى تتلوى حتى تعمل على تهدئة حركة المرور، ويمتد على جانبيها حزام أخضر للمناظر الطبيعية (الشكل رقم ٩,٦٩). علاوة على ذلك، فإن الطرق وحركة السيارات عليها لا تتداخل مع واجهة البحر التي ترتبط بعلاقة بصرية مع حدود الملكيات التي لها إطلالة على البحر المتوسط.



الشكل رقم (٩,٦٨). مخطط إكارييا الجديدة Nova Icaria من بوكانن Buchanan عن Urbane Village.



الشكل رقم (٩,٦٩). تنسيق عمراني للواجهة البحرية Seafront landscaping.

يمتد المخطط المتعامد لسيردا Cerda حتى عند إسكارييا الجديدة Nova Iscaria. أما عمر كارلس ١ Passeig de Carles فيمتد من مبنى سغرادا فاميليا Sagrada Familia لغاودي Gaudí، مروراً بإسكارييا الجديدة Nova Iscaria، ليتتهي عند الرصيف العريض الذي يحد الميناء الجديد. وهناك زوج لبرجين لهما نفس الأبعاد ولكن بتصميمين مختلفين ليقومان بدور تحديد بوابة المدخل وكمعلم يشير لنقطة التقاء المدينة بالبحر. إن هذين البرجين بشكلهما الفج الممل غير مناسبان ليكونا كإطار لكنيسة غاودي Gaudí الرائعة التي ستبدو مقزّمة ومحجّمة بفعل هذين البرجين الصغيرين، حتى وإن اكتمل بناء البرج المركزي العظيم. كان ينبغي على المحور الممتد على مسافة ٢,٥ كلم (١,٥ ميل) والمؤدي إلى مبنى سغرادا فاميليا Sagrada Familia أن يحظى بمعالجة تصميمية أكثر مهارة وأكثر إبداعاً (الشكل رقم ٩,٦٩).

كانت مجموعة المباني التي تملأ المخطط المتعامد لسيردا Cerda بالقرية الأولمبية من تصميم فريق معماري حاز على جائزة في المسابقة. وهذا التصميم دليل على الطريقة التي يمكن بها للمباني المحيطة أن تحافظ على استمرارية الكتل المعمارية وواجهاتها. فكما هو حال المباني القديمة التي تصطف على جانب مياه المرفأ القديم، فإن هذه المباني تشكل خلفية حيادية للأنشطة على الأرصفة وأذرعها الممتدة في الماء، كما توفر

ممشى على الحافة يسمح من خلاله بالحركة إلى داخل المنطقة المطورة خلف واجهة الماء. يوجد الميناء الأولمبي قبالة هذا التطوير، وهو عبارة عن فراغ عمراني عام ضخم ومغلق يضم العديد من القوارب المربوطة والعديد من مقاهي الأرصفة، والمطاعم والحانات، التي تعج بالحياة والنشاط (الأشكال أرقام ٩,٧٠-٩,٧٣).



الشكل رقم (٩,٧٠). البرجان التوأمان غي إيكاريا الجديدة Twin Towers, Nova Icaria.



الشكل رقم (٩,٧١). الميناء الأولمبي Olympic Harbour.



الشكل رقم (٩,٧٢). الميناء الأولمبي Olympic Harbour.



الشكل رقم (٩,٧٣). الميناء الأولمبي Olympic Harbour.

باستخدام الألعاب الأولمبية كمحفز للتطوير، تمكنت برشلونة Barcelona من إنجاز أعمال على امتداد أربعة كيلومترات لتطوير رائع على الواجهة البحرية حيث تكون

الأولوية فيها للمشاة، وحيث تكون الفراغات العامة على شكل شوارع وساحات ذات بيئة عمرانية في قمة الجودة والرقى. يمثل المرفأ القديم جزءاً من هذه الواجهة البحرية، وقد أعيدت صياغته لتدب إليه الحيوية من جديد. أما الجزء الثاني فقد تم ابتكار تصميم إبداعي جديد على موقع كانت تشغله في السابق صناعات متدهورة مهجورة. ويشمل الجزء الثالث من هذه المنطقة الترفيهية الرائعة إنشاء شواطئ لسكان المدينة. زيادة على تطوير واجهتها البحرية، فقد عكفت مدينة برشلونة Barcelona على القيام بعمليات تحسين وترقية للفراغات العمرانية في المناطق القديمة من المدينة حيث أعيدت الشوارع والساحات لاستعمال المشاة وتم تقليص عدد المركبات فيها.

خاتمة

Conclusion

تم في هذا الفصل بحث خمس حالات دراسية. فقد تم تخطيط المنطقة المحيطة بمبنى القديس بول St Paul's بعد الحرب العالمية الثانية من قبل هولفورد Holford باقتراح من لجنة مختصة من الخبراء. كان هذا الموضوع يشغل بال الوزير ذاته فأولاه اهتماماً خاصاً. وقد حظي مشروع التطوير بكثير من النقاش العام وكثير من الانتقادات أيضاً. والمحاولة الثانية لإعادة تطوير منطقة القديس بول St Paul ، التي جرت بعد الحرب العالمية الثانية بناء على مسابقة معمارية وإقامة معرضين، فقد خضعت مرة أخرى إلى نقاش ساخن. ويبقى لنا أن نتنظر لنرى فيما إذا كانت النتائج سترقى إلى مستوى التوقعات.

يبدو أن مطوري جزيرة دوغس The Isle of Dogs لم يعيروا الرأي العام القدر الكافي من الاهتمام في بداية المشروع. فقد كان اهتمامهم منصباً بالدرجة الأولى على ربحية المشروع وكفاءة تشغيله. والنتائج الناجمة عن هذا النوع من التطوير ماثلة للعيان أمام الجميع، ولا تحتاج إلى المزيد من التعليق.

أما في الحالة الدراسية الثالثة، وهي منطقة أسواق بلفاست Belfast Markets Area، فكانت هناك محاولات حقيقية لإدراج السكان المحليين وإشراكهم في العملية التخطيطية، وقد شهدت نجاحاً ملفتاً للنظر. ما وقع من أخطاء أثناء عملية التصميم كان حينما لم يُكثر بآراء السكان ولم يُؤخذ بمقترحاتهم كأولوية في التصميم. ربما يكون قد حان الوقت للاستماع للسكان والأخذ بآرائهم باهتمام أكبر. هناك ما يكفي من الأدلة المتوافرة من مناطق مختلفة، وكلها تؤكد أن السكان المحليون هم أعلم الناس بالمشاكل التي تخصهم. وبإمكانهم، بحسب العام، اقتراح الحلول الناجعة لمشاكلهم والتي أثبتت التجربة أنها لم تكن باهظة التكاليف.

ترفع الديمقراطية شعار "الشعوب أدرى بشؤونها". إن تطبيق هذا المبدأ في حقل التصميم العمراني، قد يُثير بعض الجوانب في العالم المغلق لنظرية العمارة.⁽⁵¹⁾

اهتمت الحالة الدراسية الرابعة بتطوير الواجهة النهرية لنيوارك Newark وتم فيها بحث عملية التجديد العمراني. وقد كان التركيز فيها بشكل خاص على البعد الزمني في التصميم العمراني. وعلى خلاف الحالات الدراسية الثلاثة السابقة التي كان الاهتمام فيها منصّباً على المستوى الفراغي للتصميم العمراني، فإن هذه الحالة الدراسية أولت تركيزها للجدول الزمني في العملية التصميمية. وهي بهذا تعيد إلى الأذهان بأن المدينة ما هي إلا نتاج لعملية تراكمية تستدعي مساهمة الكثير من الفاعلين على مدى سنوات عديدة.

تقدم الحالة الدراسية الخامسة وصفاً لأعمال التطوير التي جرت في برشلونة Barcelona والتي ارتبطت بالألعاب الأولمبية التي استضافتها المدينة سنة ١٩٩٢م. كانت الدراسة مهتمة بإنشاء الشوارع والساحات كجزء من عملية أوسع لإعادة تشكيل الهيكل العمراني للمدينة. وفي هذا إشارة إلى أن دور المصمم العمراني يمكن أن يتعدى ليشمل النطاق الواسع للمدينة الرئيسة (المتروبولية)، في نفس الوقت الذي يكون فيه غارقاً ومنغمساً في دراسة التفاصيل الدقيقة لتصميم الشوارع والساحات حيث يكون أثر عمل المصمم العمراني مباشراً وأكثر وضوحاً.

هوامش

Notes

1. Holford, William. St Paul's report on the surroundings of St Paul's Cathedral in the City of London. In *Town Planning Review*, Volume XXVII, No 2, July 1956, pp.58-98
2. Downes, Kerry. *Hawksmoor*, Thames and Hudson, London, 1969, p.88
3. Bor, Walter. The St Paul's precinct saga. In *The Planner*, Volume 74, No 5, May 1988, pp.26-28
4. Holford, W. Op cit, p.68
5. Ibid, pp.69-70
6. Sitte, C. *Der Stadte-Bau*, Carl Graeser and Co., Wien, 1901.
7. Kennedy, Maev. Paternoster's piazzas fit for a prince. In *The Guardian*, 19 November 1988, p.3
8. Krier, Leon and Jencks, Charles. Paternoster Square. In *Architectural Design*, Volume 58, No 1/2, 1988, pp.VII-XIII
9. Ibid. p.IX
10. Simpson, John. Paternoster Square redevelopment project. In *Architectural Design*, Volume 58, No 9/10, 1988, pp.78-80
11. Tallis, John. *London Street Views, 1838-1840*, introduced by Peter Jackson, Nattali & Maurice. London, 1969
12. Glancey, Jonathan. Is this fit company for St Paul's? In *The Independent*, 29 May 1991
13. Paternoster Associates. *Paternoster Square*, Paternoster Associates, London, 1991
14. Glancey, J. Op cit
15. Architects Journal, Thumbs down from city for Prince's dream of Paternoster. *Architects Journal*, 21 December 1995, p. 11
16. Architects Journal, What's right for St Paul's? *Architects Journal*, 2 May 1996, pp. 18-19
17. Architects Journal, Third time lucky with Whitfield masterplan, *Architects Journal*, 27 November 1997, pp.10-12
18. Architects Journal, Queen Victoria Street, *Architects Journal*, 10 June 1999, p. 55
19. Pawley, Martin. Final act of the Fawcett saga. In *The Guardian*, 5 February 1990
20. Hollamby, E., Gosling, D., Cullen, G. et al. *Isle of Dogs: Urban Design Plan: A Guide to Design and Development*. London Docklands Development Corporation, November 1982
21. Gosling, D. and Maitland, B. *Concepts of Urban Design*, Academy Editions, London, 1984, p.149
22. Wilford, M. Off to the races, or going to the Dogs? In *Architectural Design*, Volume 54, No 1/2, 1984, pp.8-15

23. Aldous, T. Crossing the river from a different angle, *Architects Journal*, 12 March, 1998, pp.10-11
24. Edwards, B. Deconstructing the City: London Docklands, *Urban Design Quarterly*, 69, January 1999, pp. 22-24
25. See for example, Sandy Row Redevelopment Association, *Sandy Row at the Public Enquiry*, Sandy Row Redevelopment Association, Belfast, 1972
26. McKay, Kathy, Gryzmek, Brian and Holden, Jo. *The Markets*, Gown (Belfast), 9 May 1972
27. County Borough of Belfast, City Planning Department. *The Markets – Redevelopment Area 18*, County Borough of Belfast, Belfast, August 1971
28. Ulster Architectural Heritage Society. *Survey and Recommendations for the Joy Street and Hamilton Street district of Belfast*, Ulster Architectural Heritage Society, Belfast, 1971
29. Belfast County Borough, City Planning Department. *Industry and Commerce in Redevelopment 18*, Belfast County Borough, Belfast, February 1971
30. Taggart, W.D.R. and Taggart, R.T. *Cromac RDA 18, Planning Appraisal*, W.D.R. & R.T. Taggart, Belfast, 1985, p.15
31. Markets Redevelopment Association and The Planning Projects Unit, *The Markets Area of Belfast, The People's Plan* (Preliminary Report), Queen's University, Belfast, November 1973
32. Alexander, Christopher, et al. *A New Theory of Urban Design*, Oxford University Press, Oxford, 1987 and Norberg-Schulz, Christian. *Existence, Space and Architecture*, Studio Vista, London, 1971
33. Lynch, Kevin. *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, Mass., 1960
34. Gordon, D.L.A. Financing Urban Waterfront Redevelopment, *APA Journal*, Spring, 1997
35. *Newark Advertiser*, 25 January 1975.
36. Moughtin, J.C. et al. *Urban Design: Method and Technique*, Butterworth-Heinemann, Oxford, 1999
37. Aspbury, A. and Harrison, R. Newark-Millgate Revival, *Planner*, Volume 68, February, 1982
38. Ibid
39. Gordon, D.L.A. Op cit
40. Scoffham, E.R., Balancing Community and Commercial Interests in Newark-on-Trent, in White, K.N., et al., *Urban Waterside Regeneration: Problems and Prospects*, Ellis Horwood Ltd, Chichester, 1993
41. Nottingham Evening Post: *Notts Commercial Property Weekly*, 22 October 1996
42. Newark and Sherwood District Council, 'Capital Challenge Bid for Newark Riverside Regeneration', internal publication of Newark and Sherwood District Council, undated report

43. Newark and Sherwood District Council, 'SRB Challenge Fund Bid for Newark Riverside Regeneration, internal publication of Newark and Sherwood District Council, undated report
44. Cole, R. Homage to Barcelona. *Urban Design*, Issue no. 69, 1999, pp. 11-13
45. Guasa, M. et al. *Barcelona: A Guide to its Modern Architecture, 1860-2002*, Actar, London, 2002
46. Nonell, J.B. *Antonio Gaudí: Master Architect*, Abbeville Press, London, 2000
47. Guasa, M., et al., op cit
48. Canogar, S., Major events in Spain, *Urban Design Quarterly*, Issue no. 58, April 1996, pp. 29-31
49. Thomas, J. and A. Three squares in Barcelona, *Urban Design Quarterly*, Issue no. 71 July 1999, pp. 38-39
50. Buchanan, P. Urbane village, *Architectural Review*, August, no. 1146, 1992, pp. 30-31
51. See for example, Moughtin, J.C. et al. *The Nottingham Experiments, Towards Positive Participation in Planning*. Institute of Planning Studies, Nottingham, 1979, and Moughtin, J.C. and Bone, Daniel *The Building of a Community, Second Experience at Millgate in Newark, Nottinghamshire*, Institute of Planning Studies, Nottingham, 1981