

الفصل السابع

المدينة : دورها وشكلها وبنائها (*)

يبدو التحضر مواكبا لنمو البلاد الجديدة . كيف يحدث هذا ؟ لعله مما يسر علينا فهم هذه الظاهرة الوقوف على الظروف البعيدة والقريبة المصاحبة لظهور المدن ، ومعرفة عوامل البقاء والنمو التي ترتبط بها تلك المدن .

الأدوار التاريخية للمدن قبل التحديث

الأسواق :

تعتبر المراكز الحضرية في غرب أفريقية أمثلة مفيدة لتوضيح الأدوار التاريخية للمدن بسبب وجود درجة لا بأس بها من « التحضر » منذ أمد بعيد عند اليوروبا فيما يعرف باسم نيجيريا (١) . وقد سبقت الإشارة في الفصل

(*) هذا الفصل مترجم من المصدر التالي :

Breese, G., Urbanization in Newly Developing Countries, Prentice Hall, New Jersey, 1966.

- (١) انظر : ويليام باسكوم : بعض سمات التحضر عند اليوروبا . مقال بمجلة *American Anthropologist* ، المجلد ٦٤ (أغسطس ١٩٦٢) ص ٦٩٩ - ٧٠٩ ، وخاصة المراجع الواردة (ص ١٠٨ - ١٠٩) ، ومنها مقالات بقلم باسكوم في : « المجلة الأمريكية لعلم الاجتماع » *American journal of Sociology* المجلد ٦٠ (مارس ١٩٥٥) ص ٤٤٦ - ٤٥٤ ، وفي مجلة *Man* ، المجلد [٥٨] ١٩٥٨ - ، ص ٣٥٢ في مجلد *The Sociological Review* المجلد ٧ (١٩٥٨) ص ٢٩ - ٤٣ ، ومقالات أخرى في مجلات مخططة .
- انظر كذلك مايوجوني في كتابه : « مدن اليوروبا » *Yoruba Towns* إيبادان ، نيجيريا ، مطبعة جامعة إيبادان ، ١٩٦٢ .

الأول الى موضوع التحضر عند اليوروبا ، ولن نعود الى تفصيل القول فيه هنا . الا انه من الطريف ان نلاحظ بعض مدن اليوروبا قد ظلت قائمة حتى الوقت الحاضر كمراكز حضرية هامة في البلاد النامية التي أصبحت جزءا منها (٢) . وباستثناء هذا الطراز الخاص القديم من التحضر ، فان غرب أفريقية لم تعرف بصنفة عامة تجمعات بشرية تذكر أكبر من مستوى حجم القرية قبل الاتصال بالتجار والمصالح الاستعمارية . حقيقة انه كان هناك نوع من النقل البحري بمحاذاة الساحل من نقطة الى نقطة في غرب أفريقية ، ولكن المدن لم تصبح « ضرورية » بالنسبة لغرب أفريقية الا بعد بدء التجارة مع العالم الخارجى في مجال تجارة الرقيق وتجارة السلع الصغيرة . وهناك من ناحية أخرى تاريخ طويل نوعا لاماكن بعض المدن ، أو ما أصبح فيما بعد نواة للمدن عند التقاء الطرق ، وموارد المياه ، والمزارات بأنواعها (*) .

مركز الإدارة الاستعمارية *

أصبح من الضروري — بعد تقسيم منطقة غرب أفريقية الى مناطق نفوذ للدول الأوروبية الكبرى — إنشاء محلات صغيرة تكون بمثابة مراكز ادارية للتجارة والتوسع الاستعماري . وحيثما قامت حياة قروية ، أو حياة مدينة صغيرة ، كان من المحتم توسيعها ، وذلك لاعتبارين : الأول توفير المواد الغذائية والخدمات للمستوطنين الجدد — سواء بشكل مؤقت أو دائم — والثانى لخلق المراكز والتنظيمات اللازمة لجمع السلع من داخل البلاد وتوزيع المواد التى تقدم فى مقابل السلع المحلية .

(٢) انظر ، مابوجونى ، المرجع السابق ، الفصل الاول ، ص ١ ، الجدول

رسم ١٥ .

(*) انظر : عاطف وصى وعبد الهادى الجوهري : « دراسات فى علم الاجتماع

الحضرى » ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، وينقسم هذا الكتاب الى قسمين رئيسيين

يتناول أولهما ، ظاهرة التحضر فى أفريقيا جنوبى الصحراء الكبرى « من ٧ — ٦٩ .

(المترجم)

(***) عن الاستثمار كمال من عوامل نشأة المدن انظر :

عبد المنعم شوقى ، مجتمع المدينة ، ص ٥٠ .

(المترجم)

والملاحظ خلال الفترات الأولى من الاستقلال عن مؤثرات خارج المنطقة المحلية أن التجارة كانت نادرة ، وأن السلع الضرورية التي كانت تتبادل كانت محدودة نسبياً في كميتها وفي أنواعها . إلا أنه من الضروري بعد ظهور الاعتماد المتبادل بين المناطق المحلية توفير خدمات السوق وتعيين أو أعداد الموظفين اللازمين للعمل كوكلاء تجاريين ومسجلين للاتفاقيات التي تبرم بين الأجانب والسكان المحليين .

وقد أدت الزيادة التدريجية في سكان المناطق الوطنية إلى خلق فائض من السكان سلك الطريق الطبيعي للأحداث في مثل تلك الحالات ، وهو : الهجرة إلى القرى ، والمدن الصغيرة ، والمدن حيثما كانت ، وبما ينطوي عليه ذلك في أغلب الأحيان من كثير من التضحية والمتاعب . وقد عمد بعض السكان الذين ذهبوا في بداية الأمر إلى المدن الكبرى في تلك البلاد إلى الاستقرار هناك ، بينما صدر بعضهم إلى الخارج كعبيد ، على حين فضل البعض الآخر الانتقال على طول الساحل بحثاً عن أماكن أخرى يستوطنها .

وما أن تنمو المدينة حتى يصبح اعتمادها على فائض الإنتاج الزراعي أكثر صعوبة وحرماً ، مما يفرض عليها اللجوء إلى قدر معين من التبادل . وهنا يزداد التعامل بالنقد وغيره من رموز القيمة كبديل عن السلع عندما تتجاوز قيمة المنتجات المتعامل فيها مجرد احتياجات الأطراف المشتركة نفسها . وفي النهاية يصبح سكان الريف أكثر اعتماداً على المدينة ، إذ يقدمون للمدينة احتياجاتها ، ويتحمم لذلك اشباع احتياجاتهم بالتعامل النقدي .

وإذا ما ازدهرت التجارة الجديدة والمصالح الاستعمارية ، فالمحتمل أن يزداد التحضر في ذلك البلد . إذ يبدو أن هناك علاقة بين درجة التحضر وظهور البلاد التي تحكم نفسها ذاتياً (٣) . وبمرور الوقت تؤدي أهمية المواقع الأصلية للتجارة والمشروعات الاستعمارية إلى ظهور المدينة كسوق متخصص لتبادل السلع .

(٣) انظر ليل شانون Lyle Shannon : الخصائص السكانية للمناطق غير المتخضعة بالحكم الذاتي، مقالٌ بمجلة *Planning Outlook* المجلد رقم ٥ ، عدد ٣ (١٩٦١) ، صفحة ٤٤ .

وبانتهاء مرحلة التجارة الاستعمارية أو الخارجية أو على الأقل استبدالها بظهور الدولة التي تحكم نفسها ذاتيا تستمر المنطقتة الحضرية — التي تتجه الى ان تصبح مركز الدولة الجديدة — في أداء دورها كسوق ممتاز ، علاوة على ادائها بعض الوظائف الأخرى في خدمة الدولة الجديدة .

الأدوار الحضرية للدول الجديدة

نقطة الاتصال بالعالم « الخارجى » :

تصبح المدينة نقطة اتصال البلد الجديد بالعالم « الخارجى » . فالدولة الجديدة تجتذب الممثلين السياسيين للدول الأخرى ، وربما كذلك الرحالة والتجار المهنيين بعقد صلات مع الدولة الجديدة ومن ثم تلعب المدينة التي تتف على راس الدولة الجديدة دورا بالغ الأهمية في تقديم صورة الدولة الجديدة أمام زوارها الأجانب . ومن شأن هذا الوضع أن يحفز الدول الجديدة في بعض الأحيان الى انشاء الأبنية العامة الضخمة اثرية للأغراض المظهرية أمام الأجانب ، وكرمز للدولة الجديدة أمام السكان الوطنيين .

مكان تركيز القوة :

كما تصبح المدينة بالغة الأهمية باعتبارها مكان تركيز قوة الدولة الجديدة . ولاتتمثل هذه القوة في الإدارات الحكومية الوطنية فقط ، التي يجب أن تقام دائما في بيئة حضرية . وانما تصبح المكان الذي ترسم فيه السياسات وتوضع فيه البرامج التي تحدد سيطرة او نفوذ هذا التنظيم السياسى الحضرى على بقية أنحاء البلاد .

كما تصبح المدينة مكان تركيز القوة الاقتصادية . ويرجع هذا — من ناحية — الى أنها تصبح مكان تركيز المشروعات الصناعية ، والتجارية وغيرها من المشروعات التي تنشأ داخل الدولة ، أو يكون لها صلات مع بلاد خارجية . وتهيل الحكومة الوطنية في سياستها الانفاقية الى دعم مركز القوة ، اذ تعتمد عن تخطيط أو بدون تخطيط — الى تركيز انفاقها في العاصمة الوطنية قبل أى مدينة أخرى في البلاد ، اذا كان هناك اكثر من مدينة رئيسية واحدة . ويرجع تركيز القوة الاقتصادية في المدينة الرئيسية للدولة الحديثة النمو الى بعض

عوامل التصور الذاتى . فما أن ينشأ فى احدى المدن — لأسباب اقتصادية أو غير ذلك من أسباب — مركز قوة معين ، حتى يكون من غير المحتمل أن ينقل هذا المركز الى مكان آخر ، اللهم الا أن تنقل العاصمة الوطنية نفسها الى مدينة أخرى ، وهذا نفسه أمر نادر الحدوث . ومثال ذلك ماحدث فى الباكستان وبعض البلاد الأخرى القليلة (**) . ولاشك أن الدلالات التى ينطوى عليها هذا التركيز فى مدينة معينة كبيرة الأهمية بالنسبة لسيطرة المدينة على بقية البلاد . فما أن يحدث هذا التركيز حتى تنمو بسرعة فلسفة « كل الطرق تؤدى الى روما » .

وسيلة التغير الاجتماعى ونقطة نشره :

من الوجوه الأخرى لأهمية المدينة فى البلاد النامية كونها وسيلة أساسية للتغير الاجتماعى ونقطة نشره فى الدولة الجديدة . ومن المرجح أن تنشأ هناك الإنكار الجديدة للسياسة الوطنية ، ويكتشف القادة الجدد ، وتوضع البرامج الوطنية الحديثة ، وتتركز المراكز الادارية لنشر وتنفيذ هذه البرامج . كما أنه من المرجح أن تمارس البيروقراطية من هنا — على الأقل الى أن تتطور بحيث تستطيع أن تخلق لنفسها ادارات فرعية فعالة — رقابة شاملة وكثيفة على حياة المدينة ، وبالتالي على حياة الريف ، ومن ثم على الدولة بأكملها .

وعاء المواهب والقوة العاملة :

سرعان ما تصبح العاصمة أو المدينة الرئيسية الوعاء الذى يستقبل أعلى المواهب الموجودة فى الدولة ، والقوة العاملة للمجتمع الجديد التى يحتاج إليها أشد الاحتياج ، ويستقبل بالتالى أموال الاستثمارات الرئيسية فى الدولة . على أنه لم يوضح بشكل قاطع بعد أن للمدينة آثارا متفاوتة على اختيار وجذب أفضل السكان فقط إليها . ولو أنه يبدو أن احتمال ميل الكفايات الى الهجرة الى المناطق الحضرية احتمال كبير . ووجه الخطورة

(*) نذكر هنا على سبيل المثال نقل عاصمة البرازيل والمشروع الذى يعد له لنقل عاصمة ليبيا الى مدينة البيضاء قبل ثورة الفاتح من سبتمبر ١٩٦٩ ، التى أوقفت مؤقتا هذه الاجراءات .
(المترجم)

هنا أن المدينة أو المدن المركزية قد تمتص باستمرار أفضل كفايات الدولة ، دون مقدرة كبيرة على إعادة توزيعها من جديد . فما أن يعيش هؤلاء الأشخاص في المدينة حتى يصيبهم — عن عمد أو عن غير عمد — عزوف عن العودة الى الريف مرة أخرى . ومن الواضح تمام الوضوح أن ذلك يمثل خسارة حقيقية وخطيرة في صفوف القيادة الريفية والقروية . وهذه ظاهرة طرازية للتحضر في كل مكان ، إذ يبدو أن نفس العملية تحدث في هجرة سكان الريف الى المدينة في جميع البلاد الغربية والنامية على السواء .

ومن شأن جذب المناطق الحضرية للكفايات العالية من المناطق القروية والزراعية ان يؤثر أبعد التأثير في المناطق الريفية التي تهاجر منها الكفايات . بل قد يكون لهذا الجذب دلالات ادارية بعيدة الأثر على المستوى القومى مثل تسرب الأُمراء من المناطق الريفية والقروية الذين كان يمكن أن يصبحوا ممثلين للبرامج الحكومية اللامركزية . وهكذا يمكن أن يحدث اختلال اقتصادى ، أو اختلال وظيفى ، من جراء ميل هؤلاء الى ترك القرى حيث تحتم الضرورة عودة أكبر عدد منهم الى تلك القرى للاضطلاع بعبء تنفيذ السياسات الادارية الوطنية .

ومن الواضح أن المهاجرين الى المناطق الحضرية يضمون بين صفوفهم أنواعا أخرى أكبر عددا من أصحاب الكفايات العالية . إذ مادامت نسبة المواهب غير العادية في أى شعب محدودة نسبيا ، كان لابد أن نتوقع أن الغالبية العظمى من المهاجرين الى المناطق الحضرية ليست فيها نفس خصائص القادة أو من يتوسم فيهم شغل المراكز القيادية . بل الغالبية العظمى من السكان تتضمن — كما سنوضح في الفصل الثالث — كثيرا من الأشخاص الذين يكونوا في أشد الحاجة الى الانتاج الزراعى ، وأكثرهم استعدادا لأن يقادوا . ان أنواع الخطب والأحاديث التي يمكن أن يوجهها — بنجاح — تادة العواصم الوطنية الى عامة الناس قد تعكس الطابع المنخفض نسبيا للفئة العريضة من المهاجرين الى المناطق الحضرية .

وهناك بين فئتي المهاجرين هاتين ، اعنى أولئك أصحاب الكفايات العالية ، وأولئك المحتاجين ، فئة ثالثة تخرج من بين صفوفها — إذا اتاحت.

نها الفرص المناسبة - الاخصائيين ، والموظفين ، والتجار ، والعمال الفنيين ، وكذلك الغالبية العظمى من متوسطى الموظفين فى العمليات الحكومية والادارية .

مقر الاستشارات :

من الحقائق المهمة بنفس الدرجة أن المدينة - أو المدن - تصبح الوعاء الذى يستقبل أغلبية أموال الاستثمارات المحلية والمستقدمة من الخارج ، عن طريق المعونات الأجنبية ، وكذلك المشروعات الصناعية والتجارية . والمسألة الحرجة هنا هى ما اذا كان هذا الوضع يعوق - أو يمكن أن يعوق - توزيع أموال هذه الاستثمارات الوطنية على البلد ككل . وتبدو الاجابة عن هذا التساؤل على جانب كبير من الأهمية بالنسبة للدولة ذات المدينة الأولى الواحدة ، إذ أن موارد الدولة النامية ليست مطلقة بلا حدود .

نلاحظ هنا أن الجانب الأكبر مما عرضناه فى سياق حديثنا ، عن الدور المتزايد للمناطق الحضرية فى البلاد النامية ، قد اتضح على مدى فترة زمنية طويلة . كما أن تطور الجوانب المختلفة قد تم بمعدلات متباينة . وقد خضع هذا التطور للاختبار فى ظل بعض الظروف تحت رقابة السلطات الاستعمارية أو - بعدها - تحت رقابة الحكومات الوطنية الجديدة . وقد حدث فى ظروف أخرى أن عمدت نفس مصادر السلطة الى تعجيل بعض جوانب هذا التطور بمرور الوقت ، فى حين ترك التطور فى أحيان ثالثة لمسيره دون تدخل يذكر من جانب المستعمرين أو الوطنيين فيما بعد . غير أن دراسة عدد من ظروف تلك المدن فى البلاد النامية ستقودنا الى رؤية تتابع مماثل تقريبا للأحداث - أو على الأقل نتيجة متماثلة نسبيا - ناشئة عن نفس العمليات التى اشرنا اليها .

الأدوار المعاصرة للمناطق الحضرية

الوظائف المستترة :

للمناطق الحضرية ثلاث خصائص رئيسية مترتبة على تاريخ تلك المناطق عبر فترة من الزمن . فقد كان على المدينة أن تعمل - فى المقام الأول - على المحافظة على الوظائف القديمة التى كانت تضطلع بها تحت الحكم الاستعمارى ، كما كان عليها أن تطورها أيضا . ثم كان عليها - فضلا عن ذلك - أن تواجه مسئوليات اتساع عملها ونمو دورها . من هذا مثلا : إن الاستقلال الوطنى قد تطلب حتما انشاء وحدات ادارية جديدة وإعادة

تنظيم التجارة والصناعة ، علاوة على الأمور السياسية طبعاً ، إذ يجب تطوير أجهزة الموظفين والإجراءات اللازمة للإشراف على وسائل المواصلات ، والشرطة ، والجيش الوطنى الجديد ، وغيرها من أوجه النمو الإدارى فى الدولة الجديدة .

مركز لأوجه النشاط المحلية والخارجية :

والدور الثانى الذى تضطلع به المدينة الأولى حالياً — وربما لفترة طويلة أخرى فى المستقبل — أن تكون مركزاً لأوجه النشاط التجارية ، والخارجية ، والدولية . ونحن لا ننكر إمكان قيام وحدات إدارية خارج المدينة الرئيسية فى حالة وجود استثمارات أجنبية أو وطنية فى بعض أوجه النشاط ذات الطابع الريفى ، مثل مزارع المطاط ، أو مختلف أنواع العمليات التعدينية . ولكن المؤكد — من ناحية أخرى — أنه سيترتب على ذلك على الأثر إنشاء مكتب صغير للأغراض الإدارية والاتصال مع الحكومة الوطنية فى العاصمة الوطنية .

مركز جذب سكان الريف :

والوظيفة الثالثة حالياً للمراكز الحضرية فى البلاد النامية أنها تكون بمثابة مغناطيس يجذب سكان البلاد ، بحيث تحدث هجرات إليها بجموع تفوق عادة طاقة المدينة على تشغيلهم ، وإسكانهم ، وإطعامهم ، وخدمتهم ، وتعليمهم . ومع ذلك يظل هناك نوع من « الانتحاء » (*) الذى لايفتر يؤثر فى سكان البلاد النامية ، مما يترتب عليه فى النهاية التضمخ المستمر فى سكان الحضر (**) .

(*) الانتحاء **Tropism** يعنى أصلاً نزعة الحيوان أو النبات إلى الحركة أو الدوران استجابة لمنية ما .
(**) ينطبق هذا الوضع تمام الانطباق على مجتمع جمهورية مصر العربية حيث تأخذ الهجرة من الريف إلى المدينة حجماً خطراً . وهذا أحد العوامل الرئيسية المسؤولة عن النمو الحضرى فى بلادنا . تارن :
عبد المنعم شوقى ، المرجع السابق ، الفصل التاسع : « الهجرة من الريف للمدينة » ص ١٠١ وما بعدها .

وانظر كذلك : مرزوق عبد الرحيم عارف : « الهجرة الريفية الحضرية فى الجمهورية العربية المتحدة . أنماطها ، دوافعها . الآثار المترتبة عليها ، بحث مقدم للحلقة الدراسية لعلم الاجتماع الريفى فى ج . ع . م . التى نظمتها المركز القومى للبحوث الاجتماعية والجنائية فى مايو ١٩٧٠ (على الآلة الناسخة . تحت الطبع الآن ضمن مجموعة بحوث الحلقة ومناتشاتهما وتوصياتهما) .

الدلالات السياسية :

لن نستطيع ان نعرض هنا لكل الدلالات السياسية لتلك الوظائف الحضرية ، ونكتفى بالتركيز فيما يلى على أربع دلالات فقط .

ويجب ان تكون أولى تلك الدلالات واضحة لنا تمام الوضوح ، وان كانت لاتجد في بعض الأحيان الا اعترافا على مضمض من جانب أولئك الذين ينهون — بحكم موقعهم — لماذا يجب ان يأخذوها في الاعتبار . اننا نشير بذلك الى الأهمية — بل في الواقع للضرورة — الحرجة لوجود مركز حضري لتنفيذ النشاطات التي لاغنى عنها للوطن في العصر الحديث . ان رجال الإدارة والسياسة في البلاد النامية لا يعزفون — الا بأسى — عن مواجهة مشكلات تلك المناطق الحضرية علاوة على كل المشكلات الأخرى التي تواجههم ، التي يمثل التحضر بالتأكيد واحدا من أكثرها جميعا أهمية . ومع ذلك سرعان ما يقر هؤلاء الأشخاص انه لايمكن لاي دولة حديثة ان تعيش دون منطقة حضرية واحدة على الأقل . وأسباب ذلك واضحة ، وقد عرضنا لها في قوائم العوامل التي يجب ان تؤخذ في الاعتبار عند تقدير دور المناطق الحضرية في البلاد النامية .

وتتصل الدلالة السياسية الرئيسية الثانية للتحضر بالضغط الهائل لاستثمار قدر كبير — غير متناسب — من رؤوس الأموال الوطنية في المناطق الحضرية . فبالنسبة للبلاد التي لا يوجد فيها سوى مدينة واحدة فقط من هذا النوع يترتب على ذلك الحاجة الى تخصيص أكبر قدر من

= ويمكن للقرى، ان يجد منافسة مفيدة لموضوع الهجرة الداخلية من الريف الى المدينة نتيجة عملية التصنيع كعامل بارز من عوامل النمو الحضري عند : محمود عوده ، ميادين تالم الاجتماع ، مرجع سابق ، ص ١٤٢ — ١٥١ حيث يناقش زيوبيرج في الفقرة المعنوية «الانماط الريفية الحضرية في المجتمعات الانتقالية» هذا الموضوع مؤكدا بوضوح أن درجة النمو الحضري الراجع الى الهجرة في مقابل تلك الدرجة من النمو التي ترجع الى تزايد المصادر الطبيعية للمدن تختلف من مجتمع لآخر داخل نموذج المجتمعات الانتقالية اختلافا كبيرا . ملاحظ مثلا ان ٧١ ٪ من النمو الحضري في فنزويلا (الفترة من ١٩٤١ — ١٩٥٠) يرجع الى الهجرة الداخلية في مقابل ٤٢ ٪ من هذا النمو في نفس الفترة . (راجع بالذات صفحة ١٤٢)

كذلك ناثس جمال حمدان ، جغرافية المدن ، ص ٤٨١ — ٤٨٦ موضوع الهجرة من الريف الى المدينة (الخروج الريفي) .

(المترجم)

الاستثمارات فيها . أما حيث توجد مدن متعددة ، فان مشكلة تخصيص نصيب كل مدينة من الاستثمارات تصبح أكثر تعقيدا .

ومن شأن مقتضيات المسؤوليات الأخرى التى تواجه الدول الجديدة أن تخلق ميلا الى تعود معايشة الاختلافات التى تبدو حتمية فى تخصيص الأموال على النحو الذى يعطى الأفضلية للمدن . ونجد أن مشكلات مثل : المتطلبات العاجلة للدفاع الوطنى ، وتنظيم الإدارات الحكومية الجديدة ، وتقديم المزيد من فرص التعليم ، وأولا وقبل كل شئ توفير غرض العمل ، كل تلك المشكلات من الضخامة ومن التعقيد بحيث لا ينتظر أو يتوقع أن يوجه كثير من الاهتمام الى مسألة تحديد المكان الذى يجب فيه تطبيق حلول المشكلات . ومن الواضح أنه أيسر كثيرا أن تطبق أى حلول ممكنة فى أقرب المناطق ، وأعنى المنطقة الحضرية بالطبع .

أما الدلالة السياسية الرئيسية الثالثة للتحضر فتترتب حتما على طوفان السكان الوافدين على المناطق الحضرية ، والمشكلات المتكررة والاحتامية التى تنشأ فى هذا الصدد . وذلك هى المشكلة السياسية الخاصة بكيفية مواجهة المشكلات الحضرية القصيرة الأجل . وقد سبق أن لاحظنا أن تلك المشكلات كثيرة العدد متعددة الأبعاد . ومن الأمثلة الجديرة بالملاحظة توفير خدمات الإسكان وما يشبه ذلك للسكان الجدد ، وللسكان القدامى ، الذين يتزايدون باستمرار . والمشكلة عامة ويكاد المرء يعجز عن تبين أبعادها بالكامل ، كما لا يمكن التقليل من شأن عواقبها بالنسبة لتطور سكان الحضر . من هذا مثلا أن المضاعفات السياسية المحتملة لما قد يحدث من قصور فى توفير المساكن وغيرها من متع الحياة أقل ما توصف بها انها مروعة ، اذا لم تكن مثبطة ، خاصة وأن الموارد الوطنية محدودة للغاية .

أما الدلالة السياسية الرابعة والأخيرة فهى النظرة البعيدة المدى فى مقابل النظرة القصيرة الأمد التى أشرنا إليها ، والخاصة بتحديد المجالات التى يمكن أن تستثمر فيها موارد البلاد على أفيد وجه ممكن ولا تنطبق هذه النقطة بوجه خاص على الدول الجديدة الكبيرة ، وإنما تصدق على الدول الجديدة الصغيرة والكبيرة ، وخاصة تلك التى لا توجد فيها سوى مدينة أولى واحدة . وعلى الرغم من تعذر مقاومة الضغط من

أجل تخصيص الموارد لمنطقة حضرية واحدة قائمة في معظم البلاد النامية ، فإن السؤال الذي يتردد باستمرار في عقول كثير من الأشخاص المسؤولين عن اتخاذ هذه القرارات هو : هل من الأفضل والممكن المخاطرة بالنتائج السريعة لما قد يبدو بديلا أفضل في المدى الطويل ، الا وهو خلق مجموعة من المدن بدلا من الاقتصار على واحدة أو اثنتين ؟ وما من شك في أنه يستثور كثير من الصعاب في وجه محاولة توزيع استثمارات الوقت ، والمال ، والطاقة ، والأفراد الفنيين من أجل خلق عدة مراكز حضرية في نفس الوقت بدلا من مركز واحد أو مركزين . وبرغم ذلك فالواضح في البلاد الكبيرة — وان كان ذلك يصدق بدرجة أقل فقط على البلاد الصغيرة — أن الاتجاه البعيد المدى الذي يستهدف خلق أكثر من مركز حضري يستند الى منطق سليم . فاذا حدث — كما هو متوقع — أن كتب للدول النامية الصغيرة البقاء والازدهار ، فمن الراجح تماما أنها سوف تحتاج الى مراكز حضرية أخرى لتسخرها في خدمة الاقتصاد الجديد وتنفيذ البرامج الحكومية الجديدة . وما يجعل مثل تلك المراكز الجديدة أمرا دائما ، تخصيص استثمارات ضخمة في منطقة حضرية واحدة .

ويرتبط بالنمو الحضري في البلاد النامية كثيرا من الضغوط والمشكلات الثقافية المتنوعة (*) . وذلك على أساس أن هذا التحضر الجديد أكثر تضاربا مع الثقافة الريفية السائدة من قبل ، وشذوذا بالنسبة للثقافة الحضرية المحدودة التي كانت قائمة قبل مولد الدولة الجديدة . ويمكن أن نستثنى من ذلك الحالات التي عرفت قدرا من التحضر في عهد السيطرة الاستعمارية ، أو في الحالات النادرة التي تطور فيها الحضر على أسس وطنية ، كما هي الحال عند اليوروبا مثلا .

ويفكر الملاحظ عادة في تأثير المنطقة الحضرية في المعاداة القروية السائدة في البلاد . ولو أن هناك وجها مقابلا لهذه العلاقة لا ينبغي اغفاله . فاذا نظرت الى الموقف في الاتجاه المضاد ، أعنى أن زرع أساليب الحياة الريفية في البيئة الحضرية — حتى ولو عاشت تلك الأساليب عمرا قصيرا

(*) بالنسبة لموضوع الدور الثقافي للمدن قارن : جمال حمدان . جغرافية المدن ،

ص ٢٢٦ وما بعدها ، خاصة صحتي ٢٣٥ — ٢٢٦ .

(المترجم)

نقط — يمكن أن يعتبر متضاربا وظيفيا مع انحصرية (نمط المعيشة) (**) .
فالصراع بين الأساليب والعادات الريفية والأسلوب الحضري المستقر في
السلوك قد يخلق مشكلات يمكن تجنبها تماما .

وبمقدار دخول عناصر مناقضة في كلا الاتجاهين — أى من الحضر الى
الريف ، أو من الريف الى الحضر — نميل الى الاعتقاد بأن العناصر التى
تتبقى وتثبت من النقل الريفي للثقافة تتصف بالكفاية الوظيفية في السياق
المجديد . والراجع على أى حال الا يعوق هذا النقل أداء المجتمع لوظائفه
مترة طويلة من الزمن . حقيقة أنه سوف تحدث تغيرات ، ولكن لن تظهر منها
سوى تلك التى تتميز بأعلى قيمة وظيفية في الثقافة الحضرية الجديدة (٤) .

تحليل مقارن للتحضر

لاشك أن الدراسة بواسطة المقارنة المنهجية للتحضر تتطلب — في
صورتها المثلى — توافر بيانات احصائية دقيقة وكاملة ، ليس فقط عن نمو
المدن وخصائصها ، وانما كذلك عن السمات الهامة الأخرى للبلاد النامية .
وبرغم أننا عرضنا في الفصل الأول بعض البيانات عن المدن ، وقد يتسنى
في المستقبل الحصول على بيانات عن الارتباطات المختلفة للظاهرة
الحضرية (٥) ، فاننا قلما نستطيع وضع تعميمات شاملة في ظل الظروف
الراهنة . ومن البدائل التى يمكن أن تغنى مؤقتا عن هذه التعميمات استخدام
طريقة التمهيط ، الذى يمثل طريقا وسطا بين العلامات « العامة الشاملة »
ووصف الحالات الخاصة كل على حدة (**) .

Urbanism (*)

(٤) انظر روبرت ردفيلد R. Redfield وميلتون سنجر M. Singer
« الدور الثقافي للمدن » ، مقال بمجلة Economic Development and Cultural Change
الجلد: ٣ (أكتوبر ١٩٥٤) ، ص ٧٢ — ٧٣ .

(٥) كجزلى دانيز وهيلدا هيرتز : « انماط التحضر في العالم » .

(**) الواقع أننا لا يمكن ان نسمى ما تام به المؤلف في هذا الصدد تمهيطا هكذا
بلا تحفظ . ذلك ان تعبير نمط Type قد استخدم في وجوه تسمى وبأساليب متماثلة.
ولذلك يحتم التمييز بين ثلاثة أنواع رئيسية من مفاهيم « النمط » وهى :
انماط التصنيف ، الانماط المتغيرة ، والانماط المثالية . وهذا الذى يحاول المؤلف ما هو =

تنميط المناطق الحضرية

لاشك أن إيجاد تصنيف يمثل امرا جوهريا رغم الصعوبات الناشئة عن ندرة البيانات ، والتنوع الكبير في درجات التحضر وأنواعه ، والاختلافات البارزة في مراحل النمو الوطنى .

مصادر الاختلافات :

ان من بين العوامل التى يجب وضعها في الاعتبار عند محاولة وضع تنميط للتحضر في البلاد النامية الظروف التى بدأ في ظلها التحضر في بلد معين يشق طريقه ، ويصل الى مرحلة النمو الرئيسية ، مستمرا حتى الوقت الراهن . من هذا مثلا ان نمط المدينة التى نشأ خلال تاريخ طويل للتحضر الوطنى - كما هى الحال عند اليوروبا في نيجيريا - يختلف عن التحضر الذى تم في ظل الحكم الاستعمارى . ويمكن ان نلاحظ تلك الاختلافات بسهولة في حجم المدينة ، ونمط نموها ، وكثافة السكان ، وخصائص الإسكان والمرافق ، وما الى ذلك . ولا تعرف معظم الدول النامية الا تاريخا قريبا للتحضر الوطنى . اذ يبدو ان الجانب الأكبر من التحضر القائم فعلا قد بدأ في ظل المصالح الاستعمارية ويفضل تشجيعها . وهناك بالطبع استثناءات من تلك القاعدة العامة ، كما هو الشأن مثلا بالنسبة للقاهرة وبعض مدن الصين الشعبية الكبرى .

ع في الحقيقة العملية تنميط تصنيفية . اذ ننهم فكرة الانسباط على انها فئات (او انواع) . نأسلوب التنميط هذا يعتمد على منطقي التصنيف المعروف .

وهناك اليوم الكثير من التخفطات والقيود ازاء استخدام هذا الاسلوب في التنميط ، والواقع ان تقدم الاساليب الاحصائية لابد ان يفرض علينا استبدال مفهوم « النمطى » على هذا النحو ببيانات احصائية دقيقة بل اننا نقول بوجه عام ان النومين الأولين من طرق التنميط - التصنيفى والتدرجى ينتهيان في العادة الى مرحلة مضت من مراحل اى علم من العلوم كان يسعى الى ارساء نسق فكرى امبريقي يستخدمه لاغراض الوصف والتعبير على مستوى منخفض نسبيا .

انظر عرضا مفصلا لهذا الموضوع في : محمد الجوهري : « فكرة النمط فى العلوم الاجتماعية » مقال بمجلة الفكر المعاصر ، عدد ديسمبر ١٩٧٠ .

بل أن هناك اختلافات في التحضر الذى تم في ظل الاستعمار . فقد امتدت السياسة الاستعمارية الإسبانية المستقلة — كما يوضح كنجلى دافيز — لتتحكم في أنواع التجارة التى يمكن لمراكز الحدود الأمريكية الجنوبية أن تمارسها بعضها مع بعض . ويورد دافيز — كمثال على ذلك — حالة مدينة بيونس أيرس التى كانت متنوعة من مثل هذه التجارة ، فيقول :

« لم تتجاوز مدينة بيونس أيرس بعد مائتى عام من تأسيسها ٢٥ ألف نسمة ، على حين بلغ تعداد مدينة نيويورك — التى مر على تأسيسها على يد الهولنديين نفس العمر تقريبا حوالى مائة وخمسين ألف نسمة . وتدل السرعة التى تفوقت بها بيونس أيرس — بمجرد أن طرحت الأغلال التى كانت تقيدها — على ليما Lima على الآثار المحيطة للقيود القديمة التى كانت مفروضة على المدينة الأرجنتينية » (٦) .

وقد اتصف عمل شركة الهند الشرقية بنوع من هذه المعاملة التفضيلية في الاتصالات من وقت لآخر .

كما يرجع بعض التباين في أنماط المناطق الحضرية في البلاد النامية الى ظروف مباشرة خاصة بطرق التجارة البحرية ، مما أدى الى وقوع بعض المدن في مواضع ملائمة كل الملائمة للنمو والتوسع ، مثل هونج كونج وسنغافورة .

ومن العوامل الأخرى التى أثرت في نمط المدينة هو ما اذا كان النمو الوطنى قد أعقب تجربة مع الاستعمار أو ترتب على نمو محلى . بمعنى آخر انه من الأمور ذات الدلالة الفائقة — بالنسبة لأنماط التحضر — ما اذا كان نمو المدينة قد حدث في مرحلة معينة من مراحل التتابع المحلى ثم الاستعمارى ثم الوطنى ، اذ ان هذا لن يؤثر فقط في الشكل المادى للمدينة، وانما في نمط النمو نفسه كذلك . وكذلك يكون لأهمية موارد الدولة — من

(٦) كنجلى دافيز : التوسع الاستعمارى والنمو الحضرى في الأمريكتين « مقال
بمجلة International Journal of Comparative Sociology .
المجلد الاول (مارس ١٩٦٠) ، ص ٥١ .

حيث امكانيات استغلالها لصالح المستعمر أو للتنمية الوطنية — تأثيرها
 حتما في درجة التحضر وطبيعته . ومن أمثلة ذلك البلاد الصغيرة في غرب
 أفريقية التي كانت لها مناطق تابعة محدودة يمكن ان تعتمد عليها للحصول
 على موارد لاستكمال نموها أو التأثير فيه على نحو آخر .

حالة المدينة الأولى :

تعتبر المدينة الأولى من فئات التصنيفات الشائعة للتحضر في البلاد
 النامية (٧) . وتعتبر المدينة أولى في الحالة التي لا يكون فيها في الدولة سوى
 مدينة واحدة متفوقة في حجمها كل التفوق على سائر المراكز الحضرية الأخرى
 في تلك الدولة . ولم يقتصر وجود المدن الأولى على المناطق غير الغربية .
 ومن أمثلة المدن الأولى التي ظهرت في فترات مختلفة من تاريخ البلاد المذكورة:
 استوكهولم بالنسبة للسويد ، وأوسلو بالنسبة للنرويج ، وباريس ذات مرة
 بالنسبة لفرنسا ، وبروكسل بالنسبة لبلجيكا ، والبندقية وروما في فترات مختلفة
 من تاريخ إيطاليا ، وأثينا بالنسبة ليونان (٨) . ويشير بيرت ف . هوزليتز
 Bert F. Hoselitz الى أن معظم الوظائف الرئيسية لتلك الدول قد تركزت
 في تلك المدن في مرحلة مبكرة جدا من تاريخها . ويلاحظ أن بعض الحجج التي
 تدل على الطبيعة الطفيلية لهذه المدن هي :

(٧) مارك جفرسون M. Jefferson ، « قانون المدن الأولى » ، مقال في
 Geographical Review المجلد ١١ (أبريل ١٩٢١) ص ٢٢٦ — ٢٢٤ .
 انظر كذلك : روث مورفي R. Murphey : « نمو آسيا الجديدة » ، مقال
 في مجلة : Economic Development and Cultural Change
 المجلد الخامس (أبريل ١٩٥٧) ص ٢١٦ — ٢٤٣ ويعالج أساسا مدن : كراتشي — دلهي ،
 وكولومبو ، ورانجون ، وبانكوك ، وكوالا لامبور ، وسنغافورة ، وجاكرتا ، ومانيلا ،
 وانظر نورتون جنزبورج N.S. Ginsburg « المدينة الكبرى في جنوب شرق آسيا »
 مقال بمجلة American Journal of Sociology المجلد ٦٠ (مارس ١٩٥٥)
 ص ٢٥٥ — ٤٦٢ .

ارجع أيضا الى سوريندرميثا S. Mehta : « بعض المعاملات
 الديموجرافية والاقتصادية للمدن الأولى : موقف يتطلب تقييما جديدا » ، مقال بمجلة
 Demography المجلد الأول ، العدد الأول ، (١٩٦٤) ص ١٢٦ — ١٤٧ .
 (٨) بيرت هوزليتز : « التحضر والنمو الاقتصادي في آسيا »
 Urbanization and Economic Growth in Asia . مقال على الآلة
 النسخة مقدم لؤتمر : Cultural Freedom Conference on Problems
 of Economic Growth. Tokyo (April 1-6 1957), PP. 4ff.

- ١ - أنها تلتهم أموال الاستثمارات .
 - ٢ - أنها تمتص القوة العاملة .
 - ٣ - وتسيطر على النمط الثقافي للدولة .
 - ٤ - ذات تأثير ضار بنمو المدن الأخرى .
 - ٥ - تتميز بمعدل استهلاك عال بالمقارنة بمعدل الانتاج الذى تقدمه .
- ويبحث هوزليتز كلا من هذه الدعاوى ، ويلاحظ - بحق - أنه من المحتمل جدا أن الدولة في مرحلة مبكرة من نموها لم تكن تستطيع أن تقدم أو تعول سوى مدينة عظمى واحدة فقط . كما وضح هوزليتز أنه من الأمور البالغة الصعوبة التنبؤ بمتى وتحت أى ظروف يمكن أن تتضاءل أهمية المدينة الأولى في بلد معين . ومن الواضح طبعا أن وجود حالة المدينة الأولى لا بد وأن يختلف تبعاً لحجم الدولة فلا يمكن أن نتوقع مثلاً بالنسبة لدولة كبيرة كأنه قد أن لا يكون فيها سوى مدينة أولى واحدة ، كما هي الحال لبعض بلاد غرب أفريقية . هذا على الرغم من أننا يجب ألا نتجاهل النموذج الكلاسيكى لنيجيريا حيث عرف ذلك البلد لفترة طويلة من تاريخه عدداً من المدن ذات أحجام لا يستهان بها . ويوضح بريان ج . ل . بيري Brian J. L. Berry أنه من المحتمل أن توجد المدن الأولى في :

- ١ - البلاد التى ظلت حتى عصور حديثة تابعة سياسياً أو اقتصادياً لدول أخرى أو .
- ٢ - البلاد الصغيرة التى كانت تضم ذات يوم مناطق شاسعة أو .
- ٣ - البلاد التى يتميز اقتصادها بأنه من الحجم الذى لا يتطلب مدناً متوسطة الحجم (٩) . هذا وسنعرض فى مكان آخر من هذه الدراسة لدلالات وجود مدن أولى فى البلاد النامية ، كما استعرضنا مدى وجودها فى المادة التى أوردناها فى الفصل الأول .

(٩) بريان ج . ل . بيري : « توزيع حجم المدن والنمو الإقتصادى » . مقال بجريدة

بعض التهيّطات الكلاسيكية :

هناك محاولات أخرى كثيرة لوضع تصنيف أو تهيّط للمناطق الحضرية في البلاد النامية . وقد قسم هنرى بيرن Henri Pirenne المدن الى مجموعتين رئيسيتين هما :

١ - المراكز السياسية الثقافية ، مثل دلهى ، وكيّتو Quito
وبايّنج Peiping

٢ - المراكز الاقتصادية مثل بومباى ، جوياتيّل Guayaquil
وشنغهاي (١٠) . وهذا تصنيف على جانب كبير من البساطة ، ولكن لايمكن الامادة منه في تصنيف التنوع الكبير في المراكز الحضرية الموجودة في البلاد النامية في الوقت الحاضر .

وقد حاول هوليتز وضع تصنيف واسع على أساس المدن « المنتجة (**) » والمدن « الطفيلية (***) » . وهو يعتبر ان المدينة تكون منتجة « اذا ما كان تأثيرها يعود بالفائدة على النمو الاقتصادي اى اذا كان تكوينها ووجودها المستمر ونموها من العوامل المسئولة عن النمو الاقتصادي للاقليم او البلد الموجودة فيه » . وتعتبر المدينة طفيلية اذا ما « كان لها تأثير معاكس لهذا (١١) » . ويوضح هوليتز ان الفترات التي تكون المدن فيها طفيلية او منتجة يمكن ان تختلف اختلافا بعيدا ، كما يمكن ان تتحول نفس المدينة من نمط الى آخر . كما يلاحظ ايضا ان بعض المدن يمكن ان تكون منتجة بالنظر الى بيئاتها المباشرة ، ولكنها تكون طفيلية

(١٠) هنرى بيرن : « الديمقراطية البلجيكية : تاريخها القديم »

Belgian Democracy : Its Early History

مطبعة جامعة مانسستر ، ١٩١٠ ، وخاصة الفصل الثالث ، ص ٥٥ وما بعدها .

Generative (**)

Parasitic (***)

(١١) هوليتز : « المدينة المنتجة والطفيلية » مقال في مجلة

Economic Development and Cultural Change

المجلد الثالث (ابريل ١٩٥٥) ص ٢٧٥ .

بالنسبة للمناطق الأكبر التي تسيطر عليها . ويتصف تصنيف المنتجة والطفيلية هذا بما سبق أن قلناه عن تصنيف بيرن البسيط من أنه محدود ، وليس بالدرجة المطلوبة من التنصيل بحيث يستوعب جميع أنواع المدن الموجودة في البلاد النامية .

هذا وقد أدخل كل من روبرت ردفيلد وميلتون سنجر تعديلات جوهرية على تصنيفى بيرن وهوزليتز ، إذ صنفا المدن على أساس دورها الثقافى الى محافظة (**) ومجددة (***) على النحو التالى : المحافظة هى التى « تنقل بشكل منظم ومتعقل reflective ثقافة قديمة » فى مقابل المجددة (أو المخالفة للأصل) وهى التى « تتكون من أساليب فكرية أصيلة يمكن أن تكون ذات سلطة أعلى من الثقافات والمدنات القديمة أو متصارعة معها » (١٢) . ويصف ردفيلد وسنجر الفئة الأولى — وهى المدن المحافظة — بأنها مدن ذات طبيعة أخلاقية moral بينما يصف الفئة الثانية — وهى المدن المجددة — بأنها مدن ذات طبيعة تقنية technical ويمكن أن تضطلع نفس المدينة — كما لاحظ ردفيلد وسنجر — بكلا الدورين الثقافيين . ولذلك يصبح هذا التصنيف طريفا ، ولكنه ليس مفيدا كل الفائدة بسبب عجزه عن التمييز بين ضروب التباين الموجودة بين المراكز الحضرية .

وقد وضع هاوزر Ph. Hauser تصنيفا آخر للمدن الى « قبل صناعية (***) » و « صناعية (+) » ، و « ميتروبوليتانية (++) » وهو يعرف تلك الفئات على النحو التالى :

Orthogenetic (*)

Heterogenetic (***)

(١٢) روبرت ردفيلد R. Redfield وميلتون سنجر M. Singer « الدور الثقافى للمدن » ، مقال بمجلة Economic Development and Cultural Change المجلد ٣ (أكتوبر

١٩٥٤) خاصة صفحتى ٥٦ — ٥٧

Pre - industrial (***)

Industrial (+)

(++) Metropolitan . قد يترجمها البعض « بالمدينة العظيمة » أو « المدينة

الكبرى » . ولكنها تختلط فى هذه الحالة مع وصف أى مدينة عساقية بأنها Large أو great ولذلك توادح الجغرافيون والاجتماعيون العرب على كتابتها عربية بلفتها الاصليه كما انتبهاها فى معنى الكتاب تحزيا مثل هذا الخلط .

تارن على سبيل المثال : جمال حمدان وعبد المنعم شوقر فى المرجعين المذكورين .

(المترجم)

« لاشك أن المدينة (+) Town قبل الصناعية كانت ذات أهمية ثقافية عظيمة . فهي مقر الحكومة ، والمركز الدينى للبلاد ، وموئل النشاط الإبداعي العلمى والروحى .

ولكنها من الناحية الاقتصادية ذات صلة ضعيفة غاية الضعف بالاقليم الذى يزودها بالقوت ، وتمارس نوعا من التجارة البسيطة الداخلية ، دون أن تتميز بتقسيم واضح للعمل على المستوى الاقليمى .

أما المدينة الصناعية — على خلاف هذا — فتتميز بوجود تقسيم للعمل على مستوى الاقليم ، وينتظم وجودها نفسه حول الانتاج الذى تصنعه . وكما لاحظنا من قبل فان الأساس التقنى لهذا التنظيم عبارة عن قوة جاذبة اجتماعيا نحو المركز بآلتها المدارة بالبخار وبنظام التروس والسيور ناقلة الحركة . أما المدينة City الميتربوليتانية فتتميز ببعض خصائص المدينة الصناعية ، ولكن بشكل مكثف ، وان كانت تتركز من ناحية أخرى على تقنية مختلفة . إذ استبدلت بالآلة المدارة بالبخار آلة الاحتراق والكهرباء التى تمثل فى كل مجالات تطبيقها — الانتاج ، وسبل الاتصال ، والنقل — قوة اجتماعية طاردة من المركز ، إذ تتيح للسكان مرة أخرى الانتشار نحو الريف (١٣) .

(+) يترجم البعض كلمة Town « بالبلدة » أو « المدينة » الصغيرة

تمييزاً لها عن الوحدات الأصغر (القرى) والأكبر (المدينة) City

ولكننا ترجحنا هنا فى كلتا الحالتين — قبل الصناعية والصناعية — بالكلمة انجليزية « مدينة » ولم نقل بلد . على أساس أننا أولاً بصدد تصنيف عام للمدن — دون تركيز خاص على مشكلة الحجم — ثم أن المؤلف نفسه فى النص الانجيزى وصفها جميعاً بأنها .
CS. ثم ان جاز ان نترجم المدينة قبل الصناعية « ببلد » فلا يحسن بحال أن نقول « البلد الصناعية » ولذلك ترجحنا كلمة town فى سياق هذا النص المأخوذ عن فيليب هاوور بمدينة فى ضوء تلك الاعتبارات الخاصة .

(المترجم)

(١٣) فيليب هاوور (مشرف على التحرير) : « التحضر فى أمريكا اللاتينية »

Urbanization in Latin America.

أعمال حلقة دراسية اقيمت تحت رعاية مكتب الشؤون الاجتماعية التابع للأمم المتحدة ، والنخبة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ، وهيئة اليونسكو (بالتعاون مع منظمة العمل الدولية ، ومنظمة الدول الامريكية) عن مشكلات التحضر فى أمريكا اللاتينية فى سنغايو ، شيلى ، فى الفترة من ٦ - ١٨ يوليو ١٩٥٩ (باريس : اليونيسكو ١٩٦١) ، صفحات ٢٣ — (ونشر اليها فيما يلى من قبيل الاختصار : اليونيسكو ، أمريكا اللاتينية .

ومن سوء الحظ أن هذا التصنيف يتصف ببعض أوجه القصور ، شأن التصنيفات الأخرى التى سبقت الإشارة إليها من قبل .

ومن الأمور البالغة الفائدة لو أنه كان من الممكن وضع تنميط للتحضر فى البلاد النامية يمكن الإعادة منه بشكل كامل . ولاشك أن هذه مهمة ليست بالهينة . وهى وإن كانت غير بعيدة الاحتمال ، إلا أن النتائج تبدو مرهقة وتاصرة . ويبدو أن تنوع المراكز الحضرية فى البلاد النامية قد وصل الى الدرجة التى تجعل من الضرورى علينا الربط بين الأنساق التصنيفية المختلفة بحيث يمكن للتصنيف الذى نتوصل إليه أن يستوعب الظواهر الموجودة بكل تنوعها . ولم نستهدف فى دراستنا هذه أن نعرض بصورة شاملة جميع التنميطات أو الأنساق التصنيفية للمناطق الحضرية . . وإن كان قد اتضح لنا من النماذج التى ناقشناها أنه من اللازم العمل من أجل وضع تنميط مفيد حقيقة . وربما كان من المهم النظر الى التحضر فى البلاد النامية من منظورات عدة مختلفة ، والتصنيف — حيث يكون ذلك لازماً لأغراض معينة — على أساس حجم المنطقة الحضرية . أى ما إذا كانت الدولة من البلاد ذات المدينة الأولى عن طريق ازدياد التصنيع الواضح فى التحضر ، وغير ذلك من الخصائص الأخرى التى أشرنا إليها فى مقدمة هذه المناقشة . ومع أن هذه النتيجة يمكن أن تعتبر انسحاباً من مواجهة المشكلة ، فإننا نأمل أن يوضع فى المستقبل القريب تصنيف شامل يمكن أن يستوعب التحضر فى البلاد النامية بكل تنوعاته . وربما كانت محاولة وضع تنميط طريقة عقيمة لتناول التحضر فى البلاد النامية بكل صورده المعقدة . وربما كانت الإجابة على ذلك دراسة العلاقات التحليلية بين المتغيرات بأكثر قدر ممكن من البساطة وبأدنى حد ممكن من التعقيد (١٤) .

(١٤) يدين المؤلف بهذا التعليق لويلبرت مور .

التصنيع والتحضر

تناولت كثير من البحوث والمطبوعات موضوع العلاقة بين التصنيع والتحضر في البلاد النامية (١٥) .

وقد عرضنا في أماكن متفرقة في ثنايا هذه الدراسة لجوانب عديدة مختلفة للتصنيع من حيث علاقته بالتحضر في البلاد النامية . ولذلك قد

(١٥) ان قائمة بيلوجرافيه كاملة لاهم التحليلات للعلاقة بين التصنيع والتحضر أطول من أن نستوعبها في هذا المقام على أننا نورد هنا بعض المؤلفات الشهيرة حول هذا الموضوع ، وهي : بيمت هوزليتز وويلبرت مور (مشرفان على التحرير) : « التصنيع والمجتمع » Industrialization and Society باريس ولاهاي : اليونسكو و دار موتون Mouton ، ١٩٦٢ ، وويلبرت مور وأرنولد فيلدمان A. Fieldman (مشرفان على التحرير) : « العمل والتغير الاجتماعى في المناطق النامية » Labor Commitment and Social Change in Developing Areas.

(١٦) نيويورك : مجلس البحوث الاجتماعية ، ١٩٦٠) وويلبرت مور : التصنيع والعمل « الجوانب الاجتماعية للتبعية الاقتصادية » Industrialization and Labor : Social Aspects of Economic Development.

ايتاكا Itaca ونيويورك ، مطبعة جامعة كورنيل ، ١٩٥١ ورافال برايبانتى R. Bralbantى وجوزيف سبنجلر J. Spengler (مشرفان على التحرير) : « التراث والقيم والتبعية الاقتصادية والاجتماعية Socioeconomic Development (ديورهام Durham مطبعة جامعة ديوك Duke ، ١٩٦١) وتكستور R.B. Textor وبرايبون P.N. Prabhu وحسين A.F.A. Husain ودمشوك M.B. Deshmukh « المضافين الاجتماعية للتصنيع والتحضر : خمس دراسات لسكان حضريين من أصل ريفى حديث في بعض مدن جنوب آسيا »

The Social Implications of industrialization and Urbanization : Five Studies of Urban Populations of Recent Rural Origin in Cities of Southern Asia.

(كلكتا : مركز اليونسكو لبحوث المضافين الاجتماعية للتصنيع في جنوب آسيا ١٩٥٦) ريتشارد ملير R.L.D. Meler « العلم والقيمة الاقتصادية : انماط جديدة الحياة Development : New Patterns of Living (نيويورك ، جون وايلى وأولاده . (١٩٥٦)

يكون من الأنسب هنا الانتصار على معالجة المسألة الخاصة بعلاقة التصنيع بالتحضر باختصار (*) .

هناك كثير من الملاحظات العارضة التي أشارت الى وجود ارتباط مباشر بين النمو الحضري والنمو الصناعي ، فكان مختلف الكتاب يعتبرون كلا منهما « سببا » للآخر . ولكن على الرغم من وجود تزامن في أغلب الأحوال بين التصنيع والتحضر ، فان العلاقات العلية بينهما ليست واضحة على الإطلاق ، ومما يؤدي الى غموض الموضوع بعض الشيء اننا تصادف بعض السمات الشائعة للتصنيع — مثل تقسيم العمل الشامل — في بعض البلاد التي تعتبر غير صناعية نسبيا . ومن هذا مثلا أن من الصعب كل الصعوبة أن نجد تقسيما للعمل أكثر تفصيلا وثدة وشمولا من ذلك الموجود في نظام الطبقات المغلقة (***) الذي ظل قائما على مدى آلاف السنين مع عدم وجود أي درجة تذكر من التحضر والتصنيع .

وعلى الرغم من صعوبة وتعذر إيجاد علاقات وثيقة أو عليية بين التصنيع والتحضر ، فانه من الواضح أن للتصنيع تأثيرا قويا في كثير من جوانب التحضر . فمن المرجح أن التصنيع لا يؤثر فقط — بدرجة بالغة — على معدل نمو بعض المناطق الحضرية ، وانما يؤثر كذلك في نمط النمو الحضري نفسه ، وكذلك في المستوى النسبي للنمو الاقتصادي الداخل في التحضر .

من الواضح أن المراحل الأولى من التصنيع في الدول النامية تتميز بالتركيز على تصنيع السلع الاستهلاكية الذي يتضمن في أغلبه عمليات صناعية خفيفة . أما المراحل اللاحقة التي تتضمن الصناعة الثقيلة ، فمن الأرجح أن ترتبط ارتباطا مباشرا — من حيث اختيار موقعها — بوجود المواد

(*) انظر مناقشة مفيدة لموضوع التصنيع والتحضر، من جمال حمدان ، المرجع السابق ص ٢٦٦ وما بعدها : الفصل الثامن « الوظيفة الصناعية » وعن نفس الموضوع تاجيد النعم شوقي ، المرجع السابق ص ٢٠ - ٢١ ، ومحمود عوده ، ميادين علم الاجتماع ص ١٢٤ .

(**) The Caste System (***)

الخام ومصادر الطاقة (١٦) . لذلك نجد مخطى التنمية الاقتصادية في انبلاد النامية يهتمون اعظم الاهتمام بعملية التصنيع نفسها بسبب هذه المواقع التى يمكن أن تتوطن فيها هذه المستويات المختلفة للنمو الصناعى بشكل كفاء ، وبسبب نتائج ظهور الصناعة ، وحجم عملية التصنيع . وقد جرت عادة هؤلاء المخططين على دراسة سر عملية التصنيع في البلاد الغربية بمزيد من العناية ، ومع ذلك لم يبين بشكل واضح ابدأ ان من الممكن عمل تنبؤات يمكن الركون اليها بصدد ما سيحدث في البلاد النامية على أساس تجربة الدول الغربية حيث بدأ التصنيع في ظل ظروف مختلفة . أننا لايمكن ان نقل بحال من الأحوال من أهمية التصنيع بالنسبة للتخطيط الاقتصادى في بلد ما ، ونجد الموظفين المسئولين عن مثل هذا التخطيط واعين تمام الوعى يتدفق السكان الى المناطق الحضرية بمعدلات تفوق — بوجه عام — عدد الوظائف المتاحة . والموقف الذى يتبنى في ظل هذه الظروف عادة هو الاسراع في التصنيع بأكبر قدر ممكن لتوفير فرص العمالة .

ومن الواضح ان التنمية الصناعية على هذا النحو تنطوى على كثير من المشكلات . ومن بين هذه المشكلات أن الصناعة — خاصة اذا كانت شاملة وثقيلة — تعتمد جزئيا على « بناء تحتى » مرتبط بها ، أعنى نشاطات صناعية خفيفة وخدمات متخصصة معاونة . وعلى الرغم من أن القوة العاملة في البلاد النامية سريعة التقبل للتدريب على العمليات الصناعية، فان العملية تتطلب مدة من الزمن لا يستهان بها ولا يمكن أن ترتقى الى مستويات رفيعة في خلال فترة زمنية وجيزة . ثم هناك علاوة على هذا مشكلة تدريب الأفراد ذوى المستويات الوسطى للاضطلاع بالجوانب الادارية والتنفيذية للمشروعات الصناعية . ولكن البناء التحتى بصفة خاصة هو الذى يؤثر بشكل بارز في كل من تحديد موقع الصناعة ومدى التصنيع في البلاد النامية .

ويمكننا ان نقول بوجه عام ان عددا ضئيلا فقط من المدن هو الذى يستطيع الاضطلاع بقسط كبير من التصنيع في المراحل الأولى من التنمية

(١٦) انظر مناقشة لهذا الموضوع عند ميليب هاوزمى : اليونسكو : « آسيا والشرق الاقصى » ص ٦ وما بعدها .

الاقتصادية . والأرجح أن يكون هذا العدد الضئيل هو تلك المدن الكبرى حيث يقوى احتمال وجود صناعات مختلفة قادرة على الإضطلاع بالنفقات العامة العالية لمحطات القوى ، ومحطات تكرير المياه ، ومحطات معالجة مخلفات المجارى وغيرها من المرافق ، علاوة على ما يرتبط بذلك من مهارات وتسهيلات يجب توفيرها لإمداد الصناعات نفسها باحتياجاتها . ومن الواضح أن مثل هذه المرافق ، والخدمات ، والاستعدادات لا تتيسر في البيئات القروية ، إذ من المؤكد أن التصنيع الذى يقام فى مثل هذه الأماكن المنعزلة يكون باهظ التكاليف بسبب ضرورة تدبير نفقات كل من انشاء الصناعة نفسها وتوفير البناء التحتى اللازم لها . يضاف الى هذا نفقات الحصول على السلع الجاهزة اللازمة لمستهلكى المناطق الحضرية الكبيرة ، حيث يمثل هؤلاء المستهلكون فى البلاد النامية أكبر سوق للسلع الكاملة الصنع ، والنتيجة المألوفة لمثل هذا الوضع أنه لا يستطيع تدبير متطلبات التصنيع الأولى فى البلاد النامية سوى عدد ضئيل نسبيا من المدن ، أو حتى مدينة واحدة تقط فى البلاد ذات المدينة الأولى .

ومما يزيد العلاقة بين التصنيع والتحضر تعقيدا أنه لا يشترط وجود توقيت مناسب ، أو على الأقل معقول لمعدل التحضر ومعدل التصنيع ، حتى لو افترضنا أنهما يتقدمان بدرجات متكافئة . وغالبا ما نجد اليوم أن التحضر المعاصر يسبق التصنيع دائما ، اللهم إلا بعض الحالات الواضحة، مثل تأسيس « مدن جديدة » لإنشاء مصانع الصلب وأمثالها من المصانع . ومن مشكلات التنمية الرئيسية فى هذه البلاد هو ما إذا كان ممكنا للتصنيع - ومتى يكون ممكنا له - أن يلحق بالتحضر فيها يتعلق بتوفير فرص العمل . لذلك يعتبر تضيق هذه الهوة أحد الأهداف الرئيسية لمخططة التنمية الاقتصادية ، وقد أصبح من الأهمية بحيث يكاد يسيطر على عملية تخصيص الموارد المتاحة فى المراحل الأولى من عملية التنمية .

ولهذا الموضوع من النتائج ما لا يتسع المقام للتفصيل فى عرضه هنا وقد أشار ويلبرت مور الى الأهمية الكبرى للتخطيط الدقيق للتصنيع فى المستقبل ، إذ كتب يقول :

« إن العلاقة بين التصنيع والتحضر ليست كاملة على أى حال . إذ نمت المدن الكبرى فى كثير من البلاد كمراكز « حضارية » وإدارية ، و

« كبرى متضخمة » من الفلاحين ، وكمقر لأصحاب الأراضي الغائبين عن أملاكهم ، وأخيراً كراكز للتجارة . ومن المحتمل أن يتركز الجانب الأكبر من النمو الاقتصادي المقبل في هذه المناطق الحضرية ، وذلك لمجرد أنها قائمة بالفعل علاوة على أنها توفر القوة العاملة المطلوبة وتقدم مختلف المرافق العامة . ومن المتوقع أن يطرد التحضر ، بما في ذلك نمو مراكز سكانية جديدة (١٧) .

وتبدو نتائج العلاقة بين التصنيع والتحضر واضحة الأهمية بالنسبة لموضوع وضع تخطيط أو تصنيف للمناطق الحضرية .

مورفولوجية المناطق الحضرية

إن معرفة مورفولوجية المناطق الحضرية في البلاد النامية تيسر فهم الخصائص العامة للمدن ودلالاتها بالنسبة لتلك البلاد . وقد وجهنا قدراً كبيراً من اهتمامنا في الفصل الرابع من هذا الكتاب لموضوع تنمية المناطق الحضرية ، ومختلف أنماط النمو ، والعمليات الأيكولوجية الفعالة ، وأنماط استخدام الأرض ، والقيم ، وملكية الأرض ، وكذلك المسائل العامة المرتبطة بمرافق وخدمات التموين . على أن أفضل ما يخدم هدفنا الحالي تقديم عرض للتحضر في إحدى الدول النامية ، مدركين أن هناك اختلافات كبيرة لها دلالاتها عن هذا النموذج في أماكن أخرى ، ولكن مفترضين أن هذا النموذج يطرح علينا الدرجات المختلفة في مورفولوجية المنطقة الحضرية .

وعلى هذا تتحول دراستنا هذه إلى مناقشة لمورفولوجية مدينة دلهي — نيودلهي بالهند ، باعتبارها تتضمن معظم سمات التحضر في البلاد النامية ، وخاصة في المدن الكبرى وتلك التي تعرضت لمؤثرات النمو الوطنية والاستعمارية ، ثم ما تلا ذلك من نمو خلال فترة التحرر الوطني . ومن بين الأشياء التي سنلاحظها في دراسة هذا النموذج أنه من الطبيعي في حالة عدم وجود تراث قومي في التحضر أن تقلد الأشكال والأساليب الغربية . وربما كان من عوامل التأثير في هذه الظاهرة مشاركة الأجانب ، وفكرة أن الأشكال الحضرية الغربية الموجودة الآن ستكون قريبة من صورة التحضر في هذه البلاد في المستقبل . وهكذا يظل التساؤل قائماً : عما إذا كان من

(١٧) ويلبرت مور : « الأطار الاجتماعي للتنمية الاقتصادية » ، مقال من كتاب برايانتي وسبنجلر السابق الإشارة : « التراث والقيم ، والتنمية الاقتصادية والاجتماعية » ، بورهام ، مطبعة جامعة ديوك ، ١٩٦١ ، صفحة ٧٤ .

الممكن والمرضى « استزراع » أنماط من التحضر الغربى فى هذه البلاد والقدرة على استخدامها بشكل مرض فى اشباع الاحتياجات المختلفة .
وتقدم لنا دراسة النموذج التالى صورة لاحدى المناطق الحضرية الرئيسية التى تتعرض لتغير سريع (١٨) .

دراسة حالة دلهى - نيودلهى بالهند

التناقضات الداخلية فى المدن الهندية :

ان وضع تعميمات بخصوص بعض المناطق الحضرية الهندية البالغة الضخامة لا يقل صعوبة عن وضع هذه التعميمات بالنسبة للتحضر الهندى فى مجموعة (١٩) . بل ان تنوع الظواهر يبدو فى بعض الأحيان وكأنه

(١٨) منقولة بتصرف قليل واضافات عن المصدر التالى : جيرالد بريز Gerald Breese « مشكلات النمو الحضرى فى الهند » مقال فى « حولية جمعية الجغرافيين الأمريكين »

Annals of the Association of American Geographers

الجلد ٥٣ (سبتمبر ١٩٦٣) ، خاصة ص ٢٥٤ - ٢٦٥ .

(١٩) يدعونا ضيق الخير الى ان نحيل بيلوجرافيتين منشورتين هما :
١ - بيرت هوليتز : « مسح للطبوعات المنشورة عن التحضر فى الهند ، نصل فى كتاب دوى تيرن R. Turn « مقررًا على التحرير) العنوان : « مستقبل الهند الحضرى »
India's Urban Future

بركلى ولوس انجلوس ، مطبعة جامعة كاليفورنيا ١٩٦٢ (ص ٤٢٥ - ٤٤٣) -
وتد نشر هذا النصل لأول مرة فى « حولية جمعية الجغرافيين الأمريكين » الجلد ٤٩ (يونيو ١٩٥٩) ، ص ٢٢٣ - ٢٢١ وكذلك :
٢ - جون برش J. Brush « مورفولوجية المدن الهندية » فصل فى مؤلف تيرن السابق ذكره :

« مستقبل الهند الحضرى » ص ٥٧ - ٧٠ حيث توصل برش مستقلا الى ملاحظات شبيهة بظك التى سنوردها فيما بعد .
ويعتمد هذا التحليل الى حد كبير على خبرة خمسة عشر شهرا تضاهها المؤلف فى غضون عامى ١٩٥٧ - ١٩٥٨ حيث عمل مشرفا على فريق استشارى من سبعة اشخاص تابع لمؤسسة فورد ساهم فى اعداد خطة اقليمية شاملة لدلهى (بالهند) .

انظر كذلك : براديومنا براساد كاران Pradyumne Prasad Karan
« نمط المدن الهندية » (دراسة فى المورفولوجيا الحضرية) « مقال مجلة معهد المخططين الأمريكى »
Journal of The American Institute of Planners

الجلد ٢٣ (١٩٥٧) ، ص ٧٠ - ٩٥ وقد كان سنج R. L. Singh من بين من كتبوا باسهام عن مدن الهند الشمالية .

ويعتبر كتاب تيرن السابق الاشارة اليه « مستقبل الهند الحضرى » أفضل وأحدث مناقشة لموضوع التحضر فى الهند ، نشر فى بركلى ولوس انجلوس ، مطبعة جامعة كاليفورنيا

جدول رقم (٨)

حركة الركاب داخل المناطق الحضرية

مصنفة حسب وسيلة الانتقال ، دلهي ، ١٩٥٧ . (*)

عدد رحلات الركاب		وسيلة الانتقال
النسبة المئوية	العدد	
٣٦	٤٠٠.٠٠٠	الدراجات
٢١	٢٤٠.٠٠٠	أوتوبيسات النقل العام في دلهي
١٢٦	١٣٦.٠٠٠	التونجا (عربات ذات عجلتين تجرها الخيول)
١٠.١	١١٠.٥٠٠	السيارات الخاصة
٤.٤	٦٠.٠٠٠	التاكسيات
٤.٠	٤٥٠.٠٠٠	عربات الريكشا البخارية (بموتورات)
٣.٨	٤٢٤.٠٠	عربات الريكشا ذات أربع مقاعد بموتور
٣.٨	٤٢٤.٠٠	عربات ريكشا ذات عجلات
١.٣	١٥٠.٠٠٠	أوتوبيسات خاصة
١.٢	١٤٠.٠٠٠	الترام
١	١٢٥.٠٠٠	دراجات بخارية
٠.٤	٦٠.٠٠٠	السكك الحديدية
١٠٠	١٠١٢٣٨٠٠	المجموع الكلي

(*) المصدر :

مسح بداية ونهاية النقل في منطقة دلهي الحضرية لعام ١٩٥٧ ، وكذلك بيانات هيئة النقل

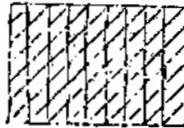
في دلهي عن عام ١٩٥٧ . وقد أخذت مع بعض تصويبات من هيئة تسمية دلهي :

« مشروع خطة شاملة لدلهي » (١٩٦٠) ، المجلد الأول صفحة ١٣٨ ، الجدول رقم ١٠ .

يتحدى كلُّ جهد . وتزداد هذه المشكلة صعوبة بالنسبة لكبريات المدن الهندية بصفة خاصة ، نظرا لأن مواععها ، ومواضعها ، ودرجات التأثير الأجنبي فيها تختلف من حالة لأخرى اختلافا يينا . من هذا مثلا أن الاختلافات في سمات الموقع بين كلكتا ، ومدراس ، ودلهي ، وبومباي تثير الشك فيما إذا كان من الممكن عقد أى مقارنات بينها على الإطلاق . ولو أنه مما يبعث على الدهشة أن نلاحظ مدى كثرة أوجه الشبه في الظواهر الحضرية التي يمكن أن نستخلصها برغم هذه السمات المتنوعة .

ومن أبرز سمات المدن الهندية الكبرى ، جمعها بين كثافة سكانية عالية جدا في مناطق صغيرة نسبيا وكثافة سكانية منخفضة نسبيا في مناطق أخرى كبيرة . وتزداد هذه الظاهرة وضوحا في منطقة دلهي بوجود نيودلهي ، وهي حالة خاصة سوف نختصها بالحديث فيما بعد . وتتميز نفس هذه المناطق الحضرية الهندية الكبرى — علاوة على تناقض الكثافة المرتفعة في المنطقة الصغيرة ، والكثافة المنخفضة في منطقة كبيرة — تتميز بوجود مناطق سكن مؤقت سريع النمو . وتقع هذه المناطق عادة إما داخل المدينة القديمة وإما بالقرب منها ، أو على هامش المنطقة الحضرية . وهي أحياء « الباسطى » bustee أو « مدن العشمش الصفيح » (**) التي سنفصل القول عنها فيما بعد .

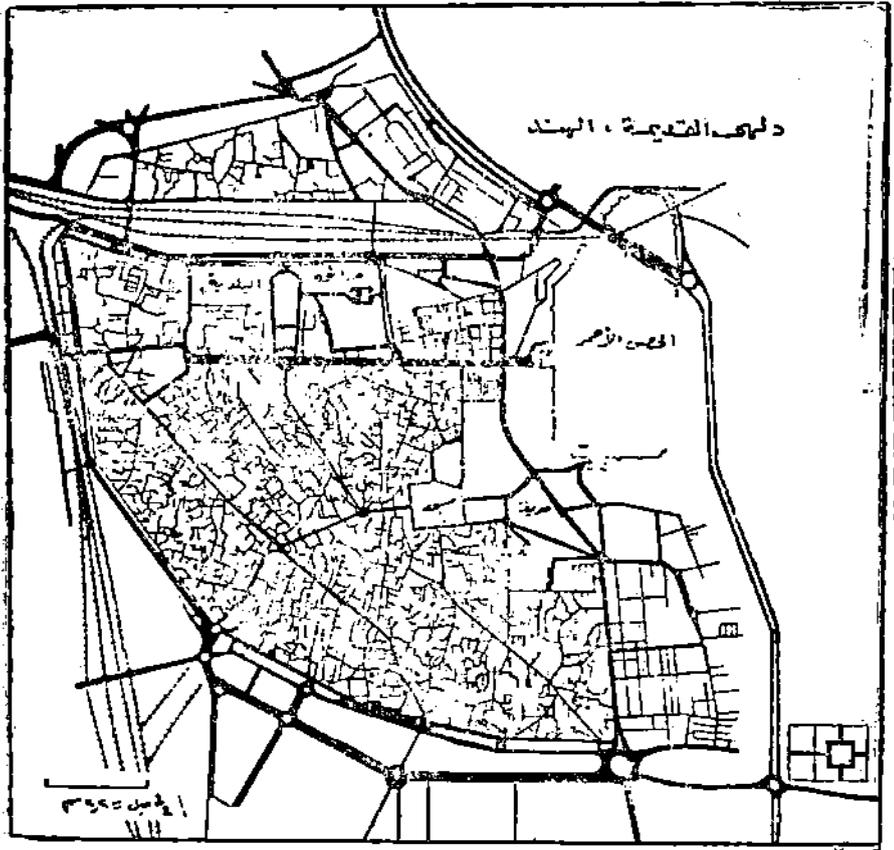
كذلك يمثل نمط الطرق والمرور المتناقض جزءا من « الصورة العامة » للمدينة الهندية الكبيرة . فاذا أجلنا الحديث عن التفاصيل فانه يكفينا الان أن نشير الى التناقض الحاد بين الصورة المعقدة لشبكة الطرق في المدينة القديمة (انظر الشكل رقم ٧) ، وصورتها التي تأخذ شكل خطوط المشواه المائلة (***) في المناطق الجديدة .



«tin-town» agglomerations.

(*)

(**) أي هذا الشكل تقريبا .



شكل رقم (٧)

شبكة الطرق بدلهي القديمة بالهند

المصدر : جيرالد بريز « مشكلات النمو الحضري في الهند » ، المقال السابق الاشارة اليه في « حولية جمعية الجغرافيين الامريكين » المجلد ٥٣ (سبتمبر ١٩٦٣) ص ٢٥٦ .

كما يهمننا في هذا الصدد خطوط السكك الحديدية . وقد دخلت السكك الحديدية الى المناطق الحضرية الكبرى في تاريخ حديث نسبيا ، شأنها في ذلك شأن المدن الأوروبية . يترتب على هذا أنها نادرا ما تجتاز منطقة المدينة القديمة ، وان كانت تندفع الى ابعد مدى ممكن في الداخل لانشاء المحطات ، وحظائر السلع ... الخ ، ثم تضيق حلقاتها حول المناطق التي كانت مبنية آنذاك ، ثم احاط بها النمو من النواحي المختلفة فيما بعد .

ويعتبر الخليط المتنوع من وسائل النقل والمواصلات في المدن الهندية الكبرى عاملا آخر من عوامل تعقيد شبكة الطرق (انظر الجدول رقم ٨) .
فاولئك الذين يسرون من مكان الى آخر يقومون بالغالبية العظمى من الرحلات ، ولهم أعمق الأثر في توزيع استخدام الأرض . أما بالنسبة لأولئك الذين ينتقلون بوسائل انتقال أخرى وينقلون السلع من مكان الى آخر بوسائل خلاف حملها على ظهورهم ، فإن الوسائل أمامهم كثيرة ومتباينة ، وتتغير مع الوقت (انظر الجدول رقم ٩) فتتراوح الحيوانات والعربات ذات العجلات ابتداء من الجمل البطيء والحمار حتى سيارات النقل المفرطة السرعة ، وقطارات الضواحي السريعة ، كما هي الحال في بومباي مثلا .
ونجد بين هذين القطبين البعيدين : عربات التونجا (عربات ذات عجلتين تجرها الخيول) ، والعربات ذات المقعد الواحد التي يجرها آدمى ، وعربات الريكشا البخارية ، والسيارات الخاصة ، وسيارات النقل بأنواعها المختلفة ، وعربات اليد ، والأتوبيسات والترام ، مكتفين هنا بذكر وسائل النقل الرئيسية . وهذا الخليط المتنوع من وسائل النقل — الذي يشغل يمين الطريق بأسلوب مضطرب — يعتبر سببا ونتيجة في نفس الوقت للفوضى الكبيرة في استخدام الأرض التي تميز المناطق الحضرية الهندية ، وخاصة في احياء المدينة القديمة .

ومن شأن كل هذه العوامل المتنوعة ان تخلق نوعا من المرور المكتظ الذي يمكن أن يسبب رعبا قاتلا لخبراء المرور الأجانب الذين يزورون المدينة غير أنه ليس من الصعب تحديد أسباب هذه الفوضى في وسائل النقل والمواصلات . فبالنسبة للمدينة القديمة حيث المسافات غير كبيرة وتحركات مجموعات الأفراد ليست ضخمة نجد في الحقيقة نوعا لاينكر من الكفاءة في النقل الرخيص ، البطيء ، الضئيل السعة والقادر على مسافة شبكة الطرق المعقدة المتشابكة . أما الشوارع الرئيسية القليلة فيتحتم عليها استيعاب نقل المسافات الطويلة وتحركات المجموعات الكبيرة الساعية وراء السرعة ، وان كان سعيها غير ذى جدوى على العموم مادامت هذه الشوارع نادرا ما تكون معدة الأعداد الفعال لحركة مرور كهذه . أما في المناطق الجديدة — حيث أنواع الشوارع وتصميمها أكثر اقترابا من شوارع البلاد الأوروبية — فهناك زيادة مقابلة في سرعة الحركة ، وان كان يقلل

منها على أى حال الضرورة التى تحتم مرور عربات فى هذه الشوارع ذات سرعات متفاوتة .

وتثير هذه الملبسات مجموعة متنوعة من الأسئلة أمام مخططى المدن :
— كيف يمكن الفصل بين وسائل النقل المختلفة ، هل من الممكن — أو المطلوب —
— التوصية بتوحيد موقف نهاية خطوط الأتوبيس ، الى أى مدى يمكن العمل
على إيجاد نمط مرشد من استخدام الأرض بأساليب متفاوتة وكذلك المناطق
الوظيفية .. الى آخر ذلك من التساؤلات .

ومن شأن هذه الأسئلة أن تثير آليا موضوع استخدام الأرض .
والاتجاهان الممكنان فى هذا الصدد هما :

١ — دراسة الأنواع المختلفة من استخدام الأرض فى توزيعها على
المنطقة بأكملها .

٢ — تحليل الأقسام المختلفة للمنطقة الحضرية (مثل : المدينة القديمة ،
المعسكرات .. الخ) . ولاشك أن كلا الاتجاهين ضرورى ، والوضع
الأمثل طبعا أن نأخذ بهما فى نفس الوقت .

استخدام الأرض

ان التنوع الكبير فى استخدام الأرض فى المناطق الحضرية الهندية
يختلف اختلافا بينا عن الفصل الشائع فى أساليب استخدام الأرض فى المدن
الانجلو أمريكية . ويبدو أن هذا الوضع محصلة تاريخ طويل من النمو
المتناسك والضرورة المستترة للسير بين أماكن الإقامة وأماكن العمل أو
الترفيه .

للأغراض التجارية :

ان استخدام الأرض للأغراض التجارية فى المناطق الحضرية الهندية
لا يتشابه الا قليلا مع نظيره فى المدن الانجلو أمريكية . فعلى حين نجد
حتى الأعمال الرئيسية فى المدينة الانجلو الأمريكية يتركز فى نقطة بؤرية محدودة

أكبر التحديد مستخدما الأرض بأقصى تركيز ممكن . نجد نظيره في المدينة الهندية القديمة عبارة عن تركيز للاستخدامات التجارية في منطقة بؤرية أكثر اتساعا . وليس هناك دليل كبير على وجود تطابق في موقع كلتا المنطقتين بالنسبة للمدينة . وقد يكون من بين أسباب ذلك في بعض الحالات عدم وجود منطقة صغيرة واحدة يمكن أن تؤدي إليها جميع الطرق ووسائل النقل العامة ، ومن ثم لا يوجد ما يؤدي إلى تأكيد الموقع . ويمكننا أن نقول على وجه الإجمال : أن الموقع التجاري يتميز بالصغر ، إذ توجد متاجر كثيرة لا يتجاوز اتساع الواحد منها بضعة أقدام قليلة . ومن شأن صغر حجم الوحدات أن يسمح باقتسام النفقات القليلة لايجار الموقع والمتجر بحيث يمكن أن تبقى وتستمر المتاجر ذات العمليات المحدودة التي تبدو في الظروف العادية عاجزة عن البقاء والاستمرار . وليس من الغريب أن تجد تصنيع وبيع نفس السلعة يتم في مؤسسة واحدة .

والأرجح بصفة عامة أن نجد في المدن الكبيرة أن مختلف أنواع السلع والخدمات تنفرد بمناطق خاصة تكون معا ما يعرف باسم الشوق *chawk* وتتميز كثير من تلك الأجزاء الخاصة من منطقة الشوق بأنها صغيرة للغاية ، وأن كنا نجد أن بعضها يمكن أن يتحول في بعض الأحيان إلى مراكز فرعية ذات حجم لا يستهان به ، مثل مخازن الحبوب التجارية أو أسواق الملابس . كذلك نجد المتاجر والخدمات المترابطة تتجاوز الواحدة بعد الأخرى ، بحيث لا تصبح عملية الشراء أكثر من التوقف عدة مرات ، نظرا لأن كل تاجر لا يتعامل عادة إلا في طائفة محدودة جدا من السلع .

والأرصدة المخزونة من السلع منخفضة عادة ، ولكن حيث تحتم طبيعة السلع المتعامل فيها وجود رصيد مخزون ، فإنه يخزن في تلك الحالة في مخازن (تعرف باسم *godowns*) مجاورة . ويتطلب حجم العمليات وضائلة رأس المال المستخدم عمليات نقل صغيرة متعددة من المخازن إلى تجار الجملة . وتؤدي هذه الطريقة — إلى جانب الطبيعة الانتشارية للشوق — إلى خلق بعض المشكلات التخطيطية ، مثل تركيز مواقف سيارات النقل للشحن والتفريغ في أماكن محددة .

أما في المدينة الكبيرة فيستبدل الشوق القديم — أو يطغى عليه غالباً —

يحي الأعمال المركزي ذى الطراز الأنجلو أمريكي . وقد يجاور هذا الحي الجديد أحيانا قلب المدينة القديمة ، كما هي الحال في بومباي أو تفصل بين كلا « المركزين » مسافة غير قصيرة ، كما في دلهي مثلا . وتسعى مثل هذه المراكز الجديدة الى أن تكون صورة طبق الأصل لنماذجها الأجنبية ، وان كان نطاقها محدودا ، وتركيبها أقل تركزا ، وتختلط بأنواع أخرى من استخدام الأرض . وكثيرا ما نجد — وان لم يكن دائما — علاقة وثيقة بين هذا الحي التجاري المركزي ومحطة السكك الحديدية والمنطقة السكنية ذات الطراز الأنجلو أمريكي .

وهناك طريقة أخرى من طرق التسويق المركزي التي تتطلب منا هنا إشارة عابرة ، وأعنى بها السوق الذي يتكون من عشرات المتاجر الصغيرة التي يجمعها سقف واحد ، وينقسم الى حد ما الى مناطق متخصصة تبعا لنوع السلعة التي يتعامل فيها . وسوق « السير ستوارت هوج » في كلكتا مثال على ذلك . وتذكرنا هذه الصورة ، الى حد ما بالسوق ، كما نعرفه في منطقة الشرق الأوسط ، ولكننا نجد المتاجر مجمعة وليست مصفوفة على هيئة خط .

أما أسواق تجارة الجملة في المواد الغذائية فتقع عامة خارج منطقة الشوق chawk ولكن في موقع يسهل الوصول اليه من جميع الطرق الرئيسية الآتية من الريف المحيط . وذلك ان معظم المنتجات المتعامل فيها تنمو في مناطق تابعة مباشرة للمنطقة الحضرية . وتنقل اليها وهي غضة « طازجة » . وغالبا ما يوجد سوق سلع الانتاج قريبا من خطوط السكك الحديدية . وحيثما تنمو المدينة بحيث تتجاوز سوق المدينة القديمة ، أو تتسع خارج

جدول رقم (٩)

عدد السيارات المرخصة ، ووسائل النقل التي يجرها الادميون ،
والعربات التي تجرها الحيوانات في منطقة دلهي الحضرية عام ١٩٤٧
وعامى ١٩٥٧ - ١٩٥٨ . (*)

١٩٥٧	١٩٤٧	نوع وسيلة النقل
١٠٢٨١	٦٤١٤	السيارات
٥٧١٥	١٨٤٢	الذراجات البخارية
١٠٢٣	٣٣٠	الأتوبيسات
١٠٠٥	لا توجد بيانات	عربات الريكشا البخارية
١٣٩١	٢٦٢	التاكسيات وتاكسيات السياح سيارات النقل :
لا توجد بيانات	لا توجد بيانات	سيارات النقل العامة
٢١٩١	٦٧١	سيارات النقل الخاصة
٥٤٣	٢٨٤	سيارات المدارس والسيارات الحكومية
٢٢١٤٩	٩٨٠٣	المجموع الكلى
١٩٥٨ - ١٩٥٧	١٩٤٧ - ١٩٤٨	
٣٠٣٤	٣٣١١	التونجا (عربات ذات عجلتين تجرها الخيول)
١٠٧٥	١١٠٩	الراهر (عربات ذات عجلتين تجرها الخيول لنقل البضائع)
٣٤٩١	٣٥٢٦	عربات كارو
٢٨٥٦	٦٦٣	عربات يد
٧٠٠	٢٥٠	عربات ريكشا ذات عجلات
١٤٦٩٦٦	لا توجد بيانات	قراجات
١٥٨,١٢٢	٨٧,٨٥٩	المجموع الكلى

(*) المصادر : بالنسبة للسيارات . ادارة الاشراف على النقل بالسيارات ، دلهي .
بالنسبة لوسائل النقل الادمية والحيوانية ، موظفى البلدية . وقد قامت هيئة تنمية دلهي
باختيار البيانات ، وتصحيح بعض المجموعات الكلية « مشروع خطة شاملة لدلهي » (١٩٦٠) ،
المجلد الاول ، صفحة ١٢٥ ، والجدولين ٥ و ٤ .

حدود المنطقة المبنية بمسافات بعيدة ، تنشأ أسواق بعيدة على مسافات منتظمة قريبة . وقد تنشأ تلك الأسواق الجديدة بطريقة رسمية مرخصة ، أو غير مرخصة في أغلب الأحيان . وتضطر معظم الأسر — بسبب نقص امكانيات التبريد وانخفاض الدخل — الى شراء احتياجاتها يوما بيوم . الامر الذى يضىء أهمية كبرى على الأسواق الواقعة على بعد خطوات من البيوت .

وتتوزع في مختلف انحاء المدينة القديمة — وفي أماكن محددة بعض الشيء من المناطق الجديدة — أسواق غرعية صغيرة نسبيا ، فضلا عن بعض مناطق التجزئة المستقلة التى تخدم مناطق محدودة جدا . ويكمل هذه الخدمات أعداد لاتحصى من الباعة الجائلين وتجار « الأرصفة » الذين لا يتحملون أى نفقات استئجار محل تجارة خاص . وبإستثناء السكن ، فان الإستخدامات التجارية موجودة في كل مكان في جميع الأوقات في المدينة . ولا نجد — الا في المناطق التى بناها البريطانيون — نوعا من الفصل بين استخدام الأرض للأغراض التجارية واستعمالها للأغراض السكنية ، وهو الأمر الذى يكاد يبلغ درجة التقديس في المدن الأمريكية .

للأغراض الصناعية :

يمكن أن يوجد النشاط الصناعى — وهو موجود فعلا في كل مكان تقريبا في المدينة الهندية — ولا توجد تقاليد تذكر في مجال التنفيذ الفعال للضوابط المفروضة على تحديد أماكن وجود الصناعة . ويرجع توطن الصناعة في شتى اجزاء المدينة الهندية التى تحول كثير من الحرف المحدودة النطاق تدريجيا الى الإنتاج الصناعى ، وكذلك الى زيادة الطلب على السلع التى يحسن انتاجها على نطاق ضخم .

حقيقة ان هناك بعض المصانع التى خضعت لنوع من التخطيط في الهند ، وأن هناك بعض الحالات التى وضعت فيها مصانع كبرى بالذات في أماكن مناسبة وسليمة من جميع الوجوه . على أن هذا يمثل الاستثناء ، لا القاعدة العامة في المدينة الضخمة ، وهى محور اهتمامنا الأول هنا .

ولو ان السياسة المرسومة للمستقبل تتصور ادخال تحسين تدريجى في هذا الاتجاه .

ويتركز القدر الأعظم من الصناعة في المدن الهندية في منطقة المدينة القديمة ، وفي ملحقاتها أو تفرعاتها الخارجية ذات الكثافة السكانية العالية . ومعظم تلك المصانع من ذات النطاق المحدود ، سواء من حيث عدد الأيدى العاملة فيها أو حجم رأس المال . ويتم الانتاج في أغلب الأحوال في مبان محولة لم تبين خصيصا لهذا الغرض أو في غير ذلك من الأماكن التي لاتناسب هذا الاستخدام . وهى في كلتا الحالتين لا تتيح فرصة التوسع بل كثيرا ما يضطر حجم الانتاج القائم فعلا المسئولين الى التوسع التدريجى خلسة على ارض الشوارع القريبة أو في داخل مبان مجاورة . وفي الحالات التي بدأت فيها احدى الصناعات بداية محدودة ثم نمت بسرعة فائقة نجد ان توسعها في المناطق المجاورة غالبا ما يؤدي الى اهمال تلك المناطق التي تعرضت للغزو . ويطلق بذلك بيئات كريمة وأسلوبا قاصر في تنظيم المصنع بصورته الجديدة . ولعل الميزة الكبرى لهذا التوزيع العشوائى للمصانع هى - نظريا على الأقل - تقليل وقت ونفقات رحلة الذهاب الى العمل . وهو عامل له اهميته بالنسبة لعامل ذى دخل منخفض يعمل عددا كبيرا من الساعات . على أنه مازال من غير المؤكد ما اذا كان العمال يأتون فعلا من المنطقة المجاورة ، حيث لم تجر أية دراسات عن هذا الموضوع .

وهناك أوجه قصور عدة تترتب على ضعف الامكانيات الفنية للمصنع ، والتوزيع العشوائى الى حد ما للصناعات . وحجبها المحدود بصفة عامة . من هذا مثلا أنه يبدو من المحتم تنفيذ بعض الأساليب الأنجلو أمريكية في الربط بين الصناعات المختلفة في المدن الهندية ، بما ينطوى عليه ذلك من نفقات اضافية ومشكلات . ويرجع ذلك الى أن مختلف مراحل الانتاج قد نفذت على مراحل منفصلة لم تجمع بينها خطة واحدة ، أو بسبب الاعتماد على عدد محدود من المصانع الهامشية للاضطلاع بالخدمات المساعدة ، بحيث ان تنصير أى منها في أداء واجبه يؤدي الى حدوث مضاعفات للخط الانتاجى كله . على ان هذا لا يعنى أن كل الصناعات الهندية مصابة بهذه المثالب ، فبعضها على درجة عالية من الكفاءة .

وعلى مخططى المدن أن يقرروا الخطوات العملية والتدرجية — لأن التغيير سيكون حتما شديدا البطء — من أجل زيادة كفاية استخدام الأرض للأغراض الصناعية ، واتساق هذا الاستخدام مع الوظائف الحضرية الأخرى . ولكى يتيسر هذا لابد من إجراء مزيد من البحوث من أجل فهم أنماط استخدام الأرض للأغراض الصناعية القائمة فعلا والمحتملة .

للأغراض السكنية :

سوف نعرض فيما بعد بمزيد من التفصيل لأنماط السكنية المختلفة، وذلك عند حديثنا عن أقسام المدينة . ولذلك نقتصر هنا على بعض الملاحظات التى تمثل خلفية عامة للموضوع .

ربما كان أهم ملامح النمو السكنى النباين الكبير فى الكثافة السكانية بين مختلف أحياء المدينة . من هذا مثلا نجد أن الكثافة الكلية فى دلهى تتراوح بين متوسط قدره ٣٢٩ نسمة فى الكيلو متر المربع فى نيودلهى ، ومتوسط قدره ٥٣٣٣٥ نسمة فى كم ٢ فى دلهى القديمة . وهى أرقام مضللة بعض الشيء بالنسبة لظروف المعيشة للكثافة الفعلية . فبما أن الكثافات الكلية تتضمن المناطق المخصصة لحظائر عربات السكك الحديدية ، فإن الكثافة الفعلية — أو الصافية كثيرا ما تكون أعلى من ذلك بكثير . وهكذا يشير Bopetomage (٢٠) بالنسبة لدلهى مثلا الى أن الكثافة الفعلية ٧٥ نسمة فى كم ٢ .

وتبلغ الكثافة الكلية فى دائرة جاما مسجد jama Masjid ٩٨٥ نسمة فى كم ٢ بينما أن الكثافة الصافية ٢٨٢ نسمة فى كم ٢ . وتبلغ الكثافة الكلية فى دائرة Rashedanara Extention ٢١٢٥ نسمة فى كم ٢ والكثافة الصافية ٨٩٥ نسمة فى كم ٢ . وفى دائرة Romnagar تبلغ الكثافة

(Bombay : University of Bombay, 1957).

(٢٠)

ويعرض الجدولان رقم ٦ على صفحة ٢٨ ورقم ١٤ على صفحة ٦٩ بيانات عن عدد البيوت ، وعدد البيوت فى الكيلومتر المربع ، وعدد الأشخاص فى كل مائة بيت . وترجع كل البيانات الى عام (١٩٥٥) .

الكثافة ٢٥ر٥٥ نسمة في كم.٢ بينما الكثافة الصافية ١٠٥ نسمة وهكذا بالنسبة لباقي أحياء المدينة . والعامل الهام هنا بالطبع أن تلك الاختلافات الشاسعة في الكثافة توجد في مناطق تتكون مبانيها من طابق واحد أو طابقين أساسا . أما حيث تعلو المباني — كما هي الحال بالنسبة لمباني الشاول (٢١) Chawl في بومباي — فإن الكثافات ترتفع عن ذلك ارتفاعا كبيرا .

وتلفت التقديرات الحديثة التي وضعها ر . الفسين (٢٢) R. Ellefsen من منظمة البحوث الحضرية الدولية التابعة لجامعة كاليفورنيا — تلفت النظر الى تناقضات صارخة بين كثافات الأحياء الداخلية وكثافات الأحياء الهامشية في ثلاث عشرة مدينة كبرى (✱) . ففي المدن التي يشير إليها باسم « المدن التي نمت في العهد البريطاني » (وهي بنجالور Bangalore وبومباي ، وكلكتا ، ومدراس) تتراوح الاختلافات بالنسبة لعدد الأشخاص في الميل المربع الداخلي والخارجي بين ٣ : ١ و ٥ : ١ . أما في « المدن التي نمت في فترة ما قبل الاحتلال البريطاني » فإن نسب كثافة المناطق

(٢١) الشاول عبارة عن مبنى يتكون من ثلاثة أو أربعة طوابق ، وتقوم مكرته عامة على أن يتكون كل دور من صفين متقابلين من الشقق الصغيرة ذات الحجرة الواحدة التي تفتح على حالة رئيسية . ومن الشائع أن تشترك أكثر من امرأة واحدة في سكني الشقة سواء تم ذلك بطريقة رسمية أو خلسة .

(٢٢) وذلك في أحد الجداول التي وزعت ونوقشت في الحلقة الدراسية التي عقدت في بركلي Berkeley عام ١٩٦٠ عن الحضرة في الهند .

(✱) من اللافت للنظر أن بعض مدنا الكبرى — وخاصة القاهرة — تعاني من هذه المشكلة الخطيرة ، حيث تتفاوت الكثافة السكانية بين مختلف أحيائها . ومن هذا مثلا تبلغ كثافة السكان في حي باب الشعربية أكثر من أربعة عشر ضعفا لكثافتها في حي شبرا ، وأكثر من أربعين ضعفا لكثافتها في مصر الجديدة ، وحوالي عشرة أضعاف لكثافتها في مدينة القاهرة ككل .

انظر : الجمعية المصرية للدراسات الاجتماعية ، « دراسة اجتماعية للخدمات بحي الدرب الأحمر » ، القاهرة ١٩٥٦ ، صفحة ١٨ . مذكورة عند عبد المنعم شوقي ، المرجع السابق ، ص ١٢٤ هامش رقم (١) ، انظر كذلك الجدول رقم ٢٥ على ص ١٧١ من كتاب عبد المنعم شوقي المذكور ، وهو يبين « عدد السكان وكثافتهم في الأقسام الإدارية بمدينة القاهرة » حسب بيانات تعداد ١٩٤٧ .

الداخلية الى الهامشية تبلغ تقريبا في « احمد آباد » ٨ : ١ ، وفي « الله اباد » ،
 ٦ : ١ وفي « باناراس » Banaras ٨ : ١ وفي « بارودا » Baroda
 ٦ : ١ وفي « دلهى » ١٣ : ١ وفي « حيدر اباد » ٤ : ١ وفي « كولهاپور »
 Lucknow ١ : ٥ وفي « بونا » Poona ٨ : ١

ويمثل هذا التفاوت فى الكثافة من وجهة نظر مخططى المدن تفاوتاً شاسعاً فى اسباب الترفيه بحيث يلزم بذل كل جهد ممكن لخلق نوع من التناسب بين كثافات الأحياء المختلفة . ومن الاحتمالات المطروحة لتقليل كثافة الحى الداخلى زيادة كثافة المناطق ذات الكثافة الشديدة الانخفاض مثل نيودلهى و « الحى الامرنجى » . من هذا مثلا ان أحجام قطع الأرض وأنماط استخدام الأرض فى نيودلهى تسمح باجراء زيادة سهلة نسبيا فى الكثافة تتراوح بين ١٩ - ٢٢٥ نسمة فى كم^٢ ، مع المحافظة على مستوى عال تماما من اسباب الترفيه . وقد يلزم اللجوء الى مثل هذا الاجراء لتخفيف الازدحام والضغط على المباني المتداعية ، ما دامت فكرة اعادة الانشاء الانجلى امريكية غير عملية ازاء ضرورة لـحفاظ على كل بناء يمكن استخدامه بالجهد ، لسكنى الأعداد المتزايدة باستمرار من السكان ؛ حتى دون تقليل العجز الموجود فعلا فى الاسكان .

ولم تشف المدن الهندية الكبرى تماما بعد من آثار طوفان السكان الذى أعقب التقسيم (*) والذى زاد من حدته طوفان الهجرة الداخلية المستمر من المناطق الريفية .

وقد تجمعت أعداد كبرى من هؤلاء اللاجئين والقادمين الجدد — كما منتشر فيما بعد — على أرض فضاء ليست مملوكة لهم ، او يسكنون بيوتا يبيعها أصحابها الى حشرها بما يفوق طاقتها من السكان . مما يؤدي بالتالى الى زيادة كثافة المدينة القديمة والمناطق المكتظة التى تتمتع بميزة القرب من أى فرص عمل ممكنة . ويمثل هذا المقر الجديد من وجهة نظر

(*) وهو نفس الوضع الذى مازالت تعاني منه — وربما بدرجـة أشد — دولة باكستان ، حيث تدفق عليها فداة التقسيم عشرات الملايين ممن لم تكن تستطيع ان تدبر لهم المسكن أو الطعام ، ناهيك عن فرص العمل والاستقرار . (المترجم) .

اللاجيء أو القادم الجديد نقطة — مهما يكن سوؤها — يمكن الانطلاق منها نحو تكوين مستقبل جديد . ويتفاوت حظهم في اصطلياد الوظائف بين دولهم وكلكتا .

وأخيرا : علينا أن نأخذ هذه الملاحظات عن أوجه استخدام الأرض في المدن الهندية على أنها تصور الحالة العامة . أما عن بعض المدن بالذات فينبغي الإشارة إلى الاختلاف الناجم عن تباين الظروف الطبوغرافية (الموقع) ، والموضع بالنسبة للمدن الأخرى . وبالنسبة للدولة (الموضع) والحقبة التاريخية التي حدث فيها النمو الرئيسى في المدينة ، وغير ذلك من العوامل التي تتدخل في تحديد ملامح الصورة . ولم نحاول هنا اطلاقا تفصيل الكلام عن كل هذه الاختلافات ، حتى بين المدن الكبرى التي كانت محل اهتمامنا الأول .

أقسام المناطق الحضرية الهندية الكبرى

يتحقق المدخل المفيد الثانى إلى فهم المناطق الحضرية الهندية عن طريق تحليل مختلف أجزاء المركب الحضرى وهى : المدينة القديمة (أعنى الوطنية) ، والحى الأفرنجى Civil Lines ومناطق الإسكان الحكومى والمعسكرات (١٥) ، والباسطى ، والجيوب القروية ، وما يعرف باسم « الملحقات القريبة » ، ومناطق النمو الحديث (**) .

المدينة الوطنية :

إن كبر بعض المدن الهندية الشديدة الضخامة قد قطعت شوطا بعيدا من نموها تحت تأثير غربى يجعل من دراستنا للقسم الوطنى القديم أمرا معقدا بعض الشيء . على أن الملاحظ أن المناطق الحضرية الهندية التي نشأت في عهد الاستعمار البريطانى ، أما أنها اتخذت نواة لها بعض المدن

(*) cantonments

(**) تناول جمال حمدان بالتفصيل الرائج أقسام القاهرة . الكبرى في نموها على مدى العصور المتتابعة في المقدمة التى عقدها لكتاب ديزموند ستوارت . (ترجمة يحيى حتى) ، كتاب الهلال ، القاهرة ، ١٩٦٩ ، ص ٢١ وما بعدها . (المترجم)

التنمية ، واما أنها خلقت فيما بعد مناطق لها نفس الخصائص . ونلاحظ حينها كانت المدينة القديمة بمثابة نواة النمو الحضري — كما في دلهي — أن المنطقة يمكن أن تعتبر مركز النمو الحقيقي ، على الرغم من أن الأحداث اللاحقة قد تحولها الى وضع هامشي بعض الشيء ، أو تفقدها كثيرا من أهميتها ، كما حدث في بومباي مثلا .

على أن السمات المميزة للأحياء الوطنية في عينة المدن الكبرى التي نتحدث عنها تختلف فيما بينها بعض الشيء . وان كان الملاحظ بشكل عام أن قطر الحى الوطنى يبلغ حوالى ١٦ كم ، أو أقل قليلا ، مع أنه قد يأوى — كما في دلهي مثلا — الغالبية العظمى من سكان المدينة . وقد كان الوضع أصلا — وان كان مازال قائما حتى الآن في بعض الاحوال كما في دلهي — أن يحاط الحى الوطنى بسور تتخلله بعض البوابات . ويرغم الكثافة السكانية العالية للحى الوطنى فان أرضه المحدودة تجمع بين العديد من أوجه استخدام الأرض . وهكذا تكشف سجلات ادارة تقدير ضرائب العقارات في دلهي — مثلا — عن أن ٤٢٪ من بيوت الحى الوطنى التابع وراء الأسوار في دلهي تستخدم لأغراض أخرى علاوة على السكن ، إذ توجد متاجر في ٣٥٪ وفي ٦٪ مخازن بضائع تابعة لمصانع (٢٣) .

وتعكس شوارعه جانبا من الاعتبارات الدفاعية الأصلية ، مع بعض الشوارع المستعرضة القليلة التى تصل ما بين بوابة رئيسية وأخرى . وقد يوجد في بعض الأحيان شارع مباشر يصل ما بين بوابة فرعية وطريق رئيسى . أما بقية شوارع الحى القديم فهى في الغالب غير منتظمة الاتجاه ، والطول ، والامتداد ، ومدى الصلاحية لمرور أكثر من خطوات البشر وأقدام الحيوانات . وهناك بعد هذا خليط من الشوارع المتعرجة ، والأزقة ، والممرات والطرق الفرعية غير المطروقة التى تقود الى بيوت السكنى والاستخدامات التجارية والصناعات الصغيرة التى تتوسع تدريجيا خلسة ، أو يبدو أنها تتوسع على طواز « رصيف » الطريق .

Delhi (India) Development Authority, via Town (٢٣)
Planning Organization, Draft Master Plan for Delhi (1960)
Vol. 1, text and drawings, P. 119.

وتفتح البوابات أو الأبواب على المساكن الخاصة والأفنية ، أو على أنقطرات *Katras* « ومفردها قطرة » (٢٤) . ونلاحظ شدة كثافة السكنى واختلاط أوجه استخدام الأرض اختلاطا كبيرا . وان كان يخفف من وطأة هذا الوضع أن السكان يتمتعون بشيء من الخصوصية لكونهم يطلون على فناء داخلى وليس على الطريق العام مباشرة . وهناك قدر كبير من الفصل والتقسيم — بعضه ارادى وبعضه الآخر ليس كذلك — الى تجمعات مكانية صغيرة ، أو الى « موحلات » *Mohallas* تبعا للطبقة المغلقة ، أو المجموعة النلغوية ، أو الأصل الجغرافى ، أو الدين (مثل مجاورة المسلمين للمساجد الرئيسية) أو مستوى الدخل ، ولا يوجد فيما عدا مناطق المساجد والمعابد أى مكان مفتوح عام فعلا ، فالواقع أن الشوارع تضيق بما يدب عليها من مرور السكان . ويكون من الصعب على الأجنبى — وسط هذا العالم غير المألوف له — أن يصل الى غايته أو يتفاهم .

على أن أحياء المدينة الوطنية لم تستطع استيعاب جميع السكان الذين جذبتهم إليها ، وهكذا انتقل الفائض الى المناطق المجاورة . والملاحظ بصفة عامة أن الشوارع خارج أسوار الحى الوطنى أفضل بعض الشيء عما فى داخله . وان كانت تتكون مع الوقت كثافات عالية تنافس تلك الموجودة فى الحى الوطنى على الجانب الآخر من السور (٢٥) .

(٢٤) القطرة عبارة عن مجموعة من المساكن التى يتكون كل منها من حجرة واحدة وتصفى داخل فناء أو أى سياج من نوع آخر يعزلها عن الطريق العام . وتفتح القطرة على الطريق ببوابة أو فتحة واحدة .

(٢٥) يعتبر حى « قدم شريف » *Oadam Sharif* فى دلهى نموذجا للمناطق المختلقة التى تحتاج الى تخطيط جديد تماما : « شبكة الطريق والشوارع مضطربة وقاصرة . ولا يستطيع أى من الطرق الرئيسية أن يواجه طوفان المرور الذى يتدفق عليه .. وتبلغ مساحة حى « قدم شريف » ٧٢٠ كم ويسكنه ٥٢٠٠ نسمة . وتبلغ الكثافة الكلية والصافية ٧٢٠٥ نسمة و ١٢٩٠ نسمة فى الكيلومتر على التوالي .. ويمكن القول بصفة عامة أن حوالى ثلاثة أرباع المباني فى حالة سيئة . وفيما عدا البيوت المبنية حديثا فى « أريا ناچار » *Arya Nagar* « ورام ناچار » *Ram Nagar* فجميع المباني الأخرى آيلة للسقوط . وهناك نقص خطير بصفة عامة فى المرافق الحضرية الأساسية . فليست هناك حنفيات ماء خاصة فى ٦٧٪ من المساكن ، ولا توجد مراحيض خاصة فى ٦٠٪ منها ولا توصيلات كهربية فى ٧٢٪ . أما حنفيات المياه والمراحيض العامة فقليلة ، ويلجأ الناس الى الأماكن المفتوحة لقضاء حاجتهم (انظر : هيئة تمية دلهى ، مشروع خطة شاملة لدلهى ، المجلد الثانى ، الملاحق والرسوم ص ١٢٢) .

وقد أخفقت جميع محاولات التحكم في استخدام الأرض تحت وطأة الضغط السكاني المتزايد . وهكذا كثيرا ما نجد الوحدات السكنية تتحول الى متاجر أو مصانع صغيرة ، في حين تتحول وحدات أخرى الى وحدات أصغر لتستطيع ابواء أعداد أكبر من الناس . وكما هو متوقع بدأت ملحقات الحى الوطنى هذه خارج بوابات السور ، ثم شملت فيما بعد تخوم الحى كله . فامتدت على طول الطرق الرئيسية المؤدية الى الحى التى بدت دائما مكتظة بالمشروعات التجارية وغيرها التى تتوسع تدريجيا وبشكل غير مشروع على طوار « رصيف » الطريق . ويبدو أن منطقة التوسع هذه تحتفظ بنفس الطابع فى اثناء توسعها الى الخارج حتى مسافة مسيرة على الأقدام من المنطقة المركزية . ومن الأمور الشائعة تماما افتقار هذه المناطق بشكل يرثى له الى خدمات المتاجر اللازمة ، وأماكن العمل ، والأراضى الفضاء ، بل ومرافق المياه والجارى . وغير بعيد عن هذا — أو خلف حاجز طبيعى أو من صنع الانسان — نجد الأحياء الأكثر بقبوحة وانتعاشا والتى سننكلم عنها فيما يلى :

الحى الأفرنجى (*) :

يتميز الحى الأفرنجى — على طرفى نقيض من الحى الوطنى وملحقاته — بالانفتاح النسبى ، والخضرة ، والنظام ، والهدوء . ويبدو الحى الأفرنجى من طبيعة تخالف كل المخالفة الأحياء الوطنية التى ترتبط بها بسبب بقايا الإدارة الحكومية الأجنبية التى كانت موجودة فيها ومساكن رجال الحكم السابق الذين كانوا يقطنون هنا فيما مضى .

ونلاحظ أن نمط شوارع الحى الأفرنجى ، وتنظيم الأرض ، وتميز أوجه استخدام الأرض عبارة عن نماذج رحبة مستوردة . فالأشجار الخضراء المنسقة بعناية — والتى تروى عند الضرورة — تتحدى بازدياد تلك الشجيرات النادرة

* () انرنا ترجمة Civil Lines بالحى الأفرنجى بدلا من حى الإسكان الحكومى ، تجنبنا لما يتداول من خلط وتشويه لصورته فى ذهن الغارئ المصرى الذى يعرف أحياء الإسكان الحكومى (الشعبى) التى اقامتها الدولة لتخفيف وطأة مشكلة الإسكان على الطبقات الفقيرة فى المدن .
(المترجم)

في الحي الوطني . وحتى لو وقعت بعض أجزاء الحي الأفرنجي غريسة
للإهمال ، فانها مازالت تعطى حتى الآن انطبعا بالراحة والجاذبية . . .
أو هذا هو على الأقل الانطباع الخارجى من الشارع . وربما تصل الخدمات
المساعدة هنا الى أفضل مستوى لها بالقياس الى أى حي آخر .
وتتضمن مرافق الخدمات في الحي الأفرنجى في الغالب سوقا هندية لإمداد
السكان بالمواد الغذائية ، وإذا لم تكن مثل هذه الأسواق تتام في أماكن ثابتة،
فانها تتام بشكل مؤقت في بعض الأماكن الفضاء .

هذا وقد تفاوت مصر الأحياء الأفرنجية المختلفة في المدن الهندية منذ
عام ١٩٤٧ . فقد استطاع بعضها المحافظة على نفسه ومازال جذابا حتى
الآن ، في حين نجد في حالات أكثر أن نفقات الصيانة والضغط الداعية الى
ايواء أعداد أكبر من السكان قد ارتبطا معا على نحو أدى الى تدهور الحالة .
وهناك حالات أخرى تحولت فيها بعض أجزاء الأحياء الأفرنجية القديمة لخدمة
اغراض غير سكنية ، كمراكز للشرطة ، والمستشفيات . . . الخ . ويمثل
الحي الأفرنجى — من وجهة نظر مخطى المدن — بسبب قربه — في أكثر
الأحيان — من الحي الوطنى فرصة لايواء بعض الأعداد التى يحتفظ بها الحي
الوطنى دون ما حاجة الى توفير مرافق وخدمات جديدة . ولا نعرف حتى الآن
حجم أجزاء الأحياء الأفرنجية التى انتقلت من ملكية الدولة ، الا اننا يمكن
أن نتوقع مثل هذه الاجراءات المؤدية الى رفع كثافتها بمقدار خضوعها
للسيطرة الدولة .

المعسكرات :

لا جدال في أن المعسكرات والمنشآت العسكرية تمثل أكثر شيء يلتهم
الارض في المدن الهندية . فإراضيتها التى تبلغ مساحتها آلاف الكيلو مترات
تظل خالية تقريبا لاجراء المناورات عليها ، واقامة المعسكرات الطارئة ،
وغير ذلك من أوجه الاستخدام العسكرى التى يخصص جزء منها لسكنى
هيئة المعسكر المقيمة بصفة مستمرة . ويتسم تقسيم ذلك الجزء من المدينة
على العموم بالطابع الهندسى المنتظم ، مع وجود منطقة سوق صغيرة تكون
بمناوبة مركز تتجمع حوله المناطق السكنية المشار إليها . وتحدد أفضلية
موقع السكان داخل تلك المناطق تبعا للرتبة العسكرية . ويقوم تصميم المركب
كله على كونه وحدة مستقلة بذاتها لا تحتاج الى الاتصال الخارجى في الأغلب .

وربما كان لموقع هذه المعسكرات وشكلها آثار عميقة في أنماط النمو الحضري . فحيثما تكون طولية بالنسبة لطرق المواصلات الرئيسية المؤدية إلى وسط المدينة ، نجد أنها لا تكاد تؤثر بشكل يذكر في اتجاه النمو ، ويقتصر دورها على مجرد حبس قدر من الأرض عن التوسع الحضري . أما حينما تقع المعسكرات بشكل عرضي بالنسبة لاتجاه التوسع ، فإنها قد تجبره على الانحراف أو التوقف . وعلى قدر وقوع المعسكرات في مكان قريب نسبيا ، وفي اتجاهات مناسبة للنمو الحضري ، فإن الاستفادة بها عن طريق تحويلها إلى استخدامات أخرى — ذات طابع أكثر حضرية — تصبح ذات أهمية حيوية لمخطى المدن .

المناطق الخاصة :

من المناطق الأخرى — التي تستخدم للإسكان أساسا — الموجودة عادة في داخل المدن الهندية أو قريبا منها نذكر : مساكن موظفى السكك الحديدية ، ومدن رجال الشرطة ، ومناطق الإسكان الحكومى بأنواعها المختلفة . وتدل أسماؤها جميعا على الجماعات المهنية الخاصة التى تستنفذ بها . . وتمتد مساكن موظفى السكك الحديدية عموما على طول طوار « رصيف » الشارع لتقدم خدمات خاصة — مجانية في الغالب — لموظفى السكك الحديدية . ونجدها في بعض الأحيان غير متكاملة مع البيئة المحيطة بها ، علاوة على ما قد تعانیه من نقص خطير في الخدمات والمرافق الضرورية . ومن المشكلات الواضحة المرتبطة بذلك والتي تهتم علماء الاجتماع دلالات الفصل بين المجتمعات المحلية على أساس المهن .

كما تثار أسئلة مشابهة فيما يتعلق بالإسكان الحكومى . ونلاحظ أن نمو حركة بناء المساكن في القطاع الخاص محدود للغاية في المناطق الحضرية الهندية . ويقال أن السبب في ذلك يرجع إلى ضآلة نسبة السكان القادرين على المساهمة في هذه السوق . لهذا وقع عبء معادلة النقص المتزايد في الإسكان على كاهل الحكومة وجهازها الوظيفى ، إلى حد بعيد . وعلى هذا حدثت تقصيرات خطيرة تمثلت في الاستجابة البطيئة وغير الحكيمه للاحتياجات ، والتجاهل في المستويات المطلوبة (لزيادة الانتفاع إلى أقصى حد ممكن بالروبيات المتاحة) ، والنظرة البيروقراطية المتوقعة للتخطيط وتخصيص الوحدات التى يتقرر بناؤها للمناطق المختلفة . ويبدو أن الاتجاه السائد

بأنسبة للمشكلة الأخيرة هو بناء المساكن — وتحديد مواقعها — لموظفي الحكومة تبعاً للوزارة ، ونوع العمل ، والدرجة المالية ، والرتبة . وهي عملية فصل وتمييز واضحة تطرح بعض التساؤلات الأساسية على مجتمع اشتراكي ، وعلى إمكانات الحراك فيه . الخ . والواقع أن مجرد معرفة عنوان موظف حكومي داخل إحدى مناطق الإسكان الحكومي يعطينا على مركزه وعلى مستوى دخله .

علاوة على هذا فإن مناطق الإسكان الحكومي كثيراً ما تقام على مسافة غير بعيدة من مكان العمل ، أو على أراضٍ منعزلة جغرافياً ليس لها منافس . ونادراً ما تزود مثل هذه المناطق السكنية — هذا إذا زودت أصلاً — بالأسواق ومراكز الشراء المناسبة المنظمة على أساس سليم (على الرغم من ورودها في أغلب خطط مثل هذه المناطق) ، أو بالمراكز الاجتماعية . أما الأحياء المساعدة فهي إما مستبعدة كلية ، وإما قاصرة قصوراً شديداً ، وأما محاولات خلق تكامل واندماج بين أحياء الإسكان الحكومي والمناطق المجاورة لها فهي إما عقيمة وإما قاصرة للغاية .

الباسطى :

تعتبر أحياء الباسطى الشاهد الأول على أوجه النقص البائس في المساكن في مدن الهند (٢٦) . سرعان ما تتحول تلك الـ Kachcha

(٢٦) الباسطى Bustees or Bustis عبارة عن مساكن أو أكواخ صغيرة ومؤقتة . ومدعمة عادة تم بناؤها بوضع اليد بدون ترخيص ، على أرض مملوكة للدولة أو لأشخاص . فإذا كانت مبنية من المخلفات القديمة أو غيرها من المواد النافثة تسمى مباني Kachcha . وتنقل إلى كسل المرافق ، حتى النوافذ في معظم الأحيان . أما مباني Pukka أعين المبنية على أساس سليم وبمواد جيدة — فنادرة فيها . والملاحظ بوجه عام أن المرافق الصحية بدائية ، هذا إذا كانت موجودة على الإطلاق . ومن المتعذر على سكانها الحصول على مياه مأمونة في نظائنها ، وقد لا تتوافر أى مياه إطلاقاً . ويطلق على أحياء الباسطى أحيانا Jhuggles or Ahala (كما هو الشأن في كاونپور Cawnpore مثلاً) وقد بلغ عدد أحياء الباسطى في دلهي (عام ١٩٥٦) ٨٥ حياً يتراوح عدد الأسر المقيمة في كل منها بين ١٠ أسر وستة آلاف أسرة . معنى هذا أن مجموع السكان في دلهي — حوالي ٢٠٠.٠٠٠ نسمة — يعيشون فيها .

(المصدر : هيئة تنمية دلهي ، مشروع خطة شاملة لدلهي ، المجلد الأول ، ص ١١٥) .

لا تميزها لها عن Pukka ، أو المباني المؤقتة - مابين عشية وضحاها - إلى مأوى لمئات الآلاف من واضعى اليد . وهى توجد على الحدود الخارجية للمناطق الحضرية المبنية ، وخاصة على طول الطرق الرئيسية المؤدية إلى المدينة . وهى تنمو بجوار مشروعات البناء ، وفى المناطق المختلفة ، أو مناطق الفضاء البعيدة فى مختلف أنحاء المدينة . كما تشغل المناطق المهجورة ، والحدائق العامة ، وساحات السكك الحديدية . الخ . فهى بالاختصار تشهوه جميع المناطق السكنية بدءا من الأحياء المختلفة حتى أحياء « الفيلات » الفاخرة . وهى قد توجد فى ثنائيات أو ثلاثيات أو مجموعات تقدر بالآلاف . ولما كانت مكونة من حجرة واحدة فى الأغلب الأعم من الحالات ، فانها تخلق كثافات عالية للغاية فى مناطق تنفتر افتقارا كاملا إلى المرافق وأسباب الراحة . وتكاد تقتصر سكنها على الوافدين الجدد إلى المدينة . ويقوم موظفو البلدية بحملات تفتيشية فاشلة ، بهدف القضاء عليها ، أو إخضاعها لنوع من الإشراف ، إذ سرعان ما تعود إلى الحياة بشكل خرافى فى سرعته . فلا سبيل لاستئصالها بسبب مشكلة نقص المساكن ، وستظل تعوق كل الجهود المبذولة من أجل التنمية الرشيدة .

الجيوب القروية :

كلما تضخمت المدينة وازدادت سرعة نموها ، زاد احتمال اقترابها من القرى المجاورة ، فاما أن تحتضنها ، واما أن تحوها وتطمس معالمها . فاذا طرق النمو الحضرى هذه القرى ، فقد تظل باقية كجيوب لفترة طويلة بعد أن يتجاوزها النمو الحضرى . وكثيرا ما أثبتت التجربة الواقعية أنه من الأمور البالغة الصعوبة إزالة هذه الجيوب القروية ، ما دامت توفر فرصا للإسكان الرخيص ، وقد تتحول إلى أسواق للسكان الحضريين المحيطين بها وتكون مؤثلا لصانعى الأثاث وغيرها من عمليات الخدمات . ومن شأن تجريد سكان القرية من حقولهم التى كانوا يمارسون فيها الزراعة أن يدفعهم دفعا إلى هجرتها ، أو محاولة الانخراط فى صفوف جيوش عمال اليومية أو الخدم . وتمثل «الجيوب القروية فى بعض الأحيان تهديدا للصحة العامة فى المدينة بسبب افتقارها الواضح إلى الخدمات والمرافق الحضرية كالمياه الجارية ،

والمجارى . . الخ مما يشكل خطرا من الناحية الصحية على المدينة .
أما من ناحية المرور فاننا نجد شوارعها غير المنتظمة تكتظ بوسائل
النقل ، ولما تتوأم مع نظام الشوارع الموجود في الأحياء الحضرية
المحيطة بها . وتعتبر Muburakpur Katla في فلهي مثلا لهذه الجيوب
القروية ، وان يكن بدرجة اعلى بعض الشيء من نماذج أخرى مثلها .

وهناك أنواع أخرى من الجيوب التي تنتشر على المنظر الطبيعي
الحضري « اللاند سكيب » . فهناك بعض مناطق « الحصون » وهي
عبارة عن بقايا بعض الوسائل الدفاعية في العصور الفعارة
استطاعت أن تبقى وتحافظ على نفسها . على الرغم من أن بعضها قد
استخدم لإقامة المباني ذات الأجزاء الجاهزة الصنع عليه . وهي
توجد في الغالب في أكثر مناطق الجزء القديم من المدينة ازدحاما .
وكثيرا ما تكون المكان المفتوح الوحيد في المنطقة إذا نجح الموظفون
بعيدو النظر في مقاومة الضغوط الواقعة عليهم لملئها بمباني البلدية .
كما أن المناطق الدينية - كالمعابد ، والأضرحة ، والمساجد - قد
تكون في بعض الأحيان من الضخامة بحيث تمثل جيوبا داخل المدينة ،
ومعالم للتمييز والتباين داخل ذلك الحضم الهائل غير المنتظم من
الاكتظاظ السكاني . وتمثل تلك الجيوب بالنسبة لمخططة المدن الأمل في
أن تصبح نواة لتأسيس حياة اجتماعية نشيطة .

نمو الضواحي :

يمثل الإسكان الخاص - كما أشرنا من قبل - نسبة ضئيلة فقط من
الإسكان الحضري الهندي ، اذ يكاد يقتصر تقريبا على قطاعات
السكان ذوي الدخول المرتفعة . وحتى حيث تنتشر المباني التي
يبنيها الناس خصيصا لأنفسهم ، فانها لا تتضمن عامة سوى وحدات
سكنية قليلة . ومع ذلك فقد بدأت هذه الأنواع المختلفة في ميدان
الإسكان الخاص تخلق تدريجيا تقليدا هامشيا لنماذج الضواحي
الاجنبية ، تتميز : بالرحابة ، وسكنى الأسرة الواحدة في بيت مستقل
(فيللا) ، وارتفاع المبنى طابقين فوق الأرض ، والشوارع العريضة
التي تتخذ شكل المشاة المنتظم . والكثافة السكانية هنا منخفضة

بشكل واضح ، على الرغم من شجوع أسلوب تكيف المباني لى
تستوعب مؤقتا أسرة أخرى مستأجرة . وهى وسيلة تساعد على
تحمل نفقات البناء الضخمة . ويفعل صاحب المبنى هذا على أمل
أن يخرج الساكن فيما بعد ويستقل بالبيت . وكثيرا ما تكون الأحياء
المساعدة من مستوى أدنى على نحو قد يعكس بدء تدهور مثل
هذه الفئات ازاء فرص العمل البديلة التى يتوقع ان تصحب النمو
الصناعى .

ويبدو من سوء الحظ ان اختيار مواقع هذه المناطق الجديدة ،
وتخطيطها ، والعناية بها لا تخضع لكثير من النظام . فهى فى أغلب
الأحوال مجتمعات غير متوازنة تقل او تنعدم فيها فرص الشراء
ونحوها من مرافق الخدمات . ومن العجيب حقا انها كثيرا ما تقع
بعيدا عن وصول مرافق المياه والمجارى التى تتوق اليها ،
والتي يمكن أن تساعد على نموها واتساعها . ومن الأمور الشائعة أيضا
أنها لاتخضع لحماية خطة تقسيم المدينة Zoning او غيرها من الضوابط .
ومن الواضح أن نميتها تمثل مشكلات أمام القائمين على التخطيط .

النمو والنمط

هناك ملاحظتان عامتان تستوجبان الالتفات قبل ان نفهى هذه المناقشة . تنطوى اولاهما على الفرق بين أنماط النمو « لاهلية » و « المستوردة » . نمط النمو المستورد يحمل الطابع الانجلو امريكى فى تصويره لنوع الشوارع ، والفصل بين المناطق ذات الوظائف المختلفة ، وغير ذلك من سمات النمو الحضرى المألوفة للغربيين . وهكذا نجد مثلا مدن كلكتا ، وبومباى ، ومدراس ، تحمل فى نموها هذا الطابع ، اللهم الا الأجزاء الشديدة التقدم منها ، والتي تمثل النواة . فحينما نجد التأثير الأوربى لم يبلغ درجة عالية من الوضوح ، ولم يكن من التقدم بحيث يؤثر فى تشكيل المدينة ، نجد نمط النمو المحلى أكثر انتشارا بما يتميز به من عدم التحكم فى النمو ، واختلاط أغراض استخدام الأرض ، وصغر مساحة بؤر النشاط وتعدددها .

وهناك سمة أخرى تستوجب الانتباه عند محاولة فهم مراحل النمو . وهى أن معدل النمو الذى تميز به الحضرة الهندى حديثا ، لم يتج سوى فرص ضئيلة كل الضالة — هذا اذا كانت الفرص قد استغلت أصلا — لتنظيم عملية النمو والتوسع فى اطار خطة عامة شاملة .

فكثيرا ما تتجاوز المدن الهندية — فى أثناء هذا النمو الأخير السريع — بعض مراحل النمو التى عرفتتها المدن الانجلو امريكية فى أثناء نموها . من هذا مثلا أن التغيير فى وسائل النقل فى المدن الهندية قد يتم مباشرة من استخدام الحيوانات والسير على الأقدام الى السيارات ، والأنوبيسات، وسيارات النقل ، دون المرور بالمرآل الوسطى ، وهى النقل المحلى الكبير باستخدام السكك الحديدية .

ومن الأمثلة الأخرى على تخطى بعض المراحل المميزة لنمو المدن الانجلو امريكية ما يتعلق بأشكال الطاقة المتاحة . فالمألوف بصفة عامة ان تعتمد المدينة فى البلاد السريعة النمو فى توسعها السريع ، وفى تصنيعها ، على الطاقة الكهربائية . ونظرا لأن الطاقة الكهربائية سهلة نسبيا

في توزيعها هـ فان استخدامها يؤثر تأثيرا مختلفا كل الاختلاف في توزيع المنشآت الصناعية والسكان عنه في حالة الاعتماد على الطاقة المائية والبخارية التي يتم استخراجها في مرتفع الانتاج في المدن الأمريكية والأوروبية . ويمكن وصف تلك الأشكال الأخيرة من الطاقة بأنها ذات تأثير تكثيفي ، خاصة وأنه لم تكن هناك عند استخدامها لأول مرة وسائل نقل فعالة على نطاق واسع تسمح بتوزيع كل من الخدمات الصناعية والسكان .

وينبغي أن نلاحظ في النهاية أن أسخم المناطق الحضرية تتميز ببعض ملامح « المجمع الحضري » Conurbation المعروفة في المدن الأوروبية الأمريكية . فكلكتا الكبرى - على سبيل المثال - عبارة عن مجتمع حضري ممتد على طول نهر Hooghly كما أن جميع الشواهد المتاحة تدلنا على أن بومباي ستصبح في غضون بضعة عشرات قليلة من السنين نواه مجمع حضري يلتف حول ميناء بومباي وشمالا على طول الساحل . على أن احتمال وكثرة قيام مجتمعات حضرية من هذا النوع سوف يتوقف على عوامل لا يمكن تقديرها بالكامل . منها مثلا سياسات التوطين الصناعي التي ستتجأ إليها هيئة التخطيط التابعة لحكومة الهند . فاذا عمدت مثلا السياسة الحكومية القومية في المستقبل إلى توجيه النمو الصناعي الجديد إلى أماكن خارج المراكز الحضرية البالغة الضخامة ، فمن الواضح أن ذلك سيؤدي إلى إبطاء سرعة نمو كل من بومباي ، وكلكتا ، ومدراس ، ودلهي . غير أنه إذا تكررت خبرات البلاد الأخرى في الهند ، فمن المؤكد أن القوة الدافعة التي عرفناها عن تلك المدن سوف تؤدي بها إلى مزيد من النمو ومن الضخامة (*) .

(*) تعتبر القاهرة الكبرى بأجزائها الرئيسية : مدينة القاهرة ومدينة الجيزة ، وشبرا الخيمة ، وضواحيها جميعا نموذجا مثاليا للمجتمع الحضري . وقد انتهت الدولة إلى الزايات والمشكلات المرتبطة بهذا النمو الواسع النطاق فانشأت الجهاز المركزي للقاهرة الكبرى لتوجيه هذه العملية والسهر عليها .

الخلاصة

كان الهدف الأساسى لمناقشتنا السابقة هو الوقوف على شكل وبناء المناطق الحضرية الهندية بمقدار تأثيرها فى التخطيط الشامل لنمو الحضرى . فبدأنا أولا بدراسة التناقضات الداخلية فى المدن الهندية . ثم انتقلنا بعد ذلك الى نقطة على جانب عظيم من الأهمية حيث درسنا الأنواع المختلفة لاستخدام الأرض . وأهم أقسام المناطق الحضرية الهندية الطرازية . وذلك بهدف معرفة أصلها ، وخصائصها ، ووظيفتها كعوامل يجب ان نأخذها فى الاعتبار فى عملية التخطيط الحضرى الشامل . ثم وقفنا بعد ذلك على القوى الداخلية والخارجية ، والأساليب ، والسياسات التى تؤثر فى التخطيط . ومعنى هذا بالاختصار أننا وضعنا معطيات وإمكانيات المدن الهندية الكبرى ذات الأهمية الحاسمة فى سياق التخطيط الحضرى .

أما الهدف الثانى لهذه الدراسة فكان محاولة معرفة صلاحية استخدام منطقة دلهى الحضرية لإعداد خطة شاملة كنموذج أصلى لسائر المناطق الحضرية الهندية الأخرى . والحق أننا لمسنا هذه النقطة بشكل عرضى بعض الشيء . ولعله من المناسب أن نلخص الآن ما أوردناه بصددها .

هناك سؤالان يطرحان نفسيهما ، وهما : ما إذا كانت منطقة دلهى ممثلة للمناطق الحضرية الهندية البالغة الضخامة ؟ ثم ما إذا كانت ممثلة للتحضر الهندى بصفة عامة ؟ وربما كانت الإجابة عن السؤال الأخير أسهل من الإجابة عن السؤال الأول . وعلى الرغم من تعرض عرض الحقائق هنا ، فإنه يمكننا — من واقع المادة المعروفة لنا (٢٧) عن المدن الكبرى الأخرى وعن المدن الأصغر من دلهى ، وكلكتا وبومباى ، ومدارس — أن ندرك أن المدن الصغرى تتميز باختلافات هامة فى نوع ودرجة التحضر عن دلهى . ونكتفى هنا بذكر عامل واحد من عوامل هذا الاختلاف ، ألا وهو : أن المدن الكبرى — مثل دلهى ، وكلكتا ، وبومباى ، ومدارس — قد تعرضت أكثر من سائر المدن الهندية الأخرى لقدر كبير من التأثير والاستيطان

(٢٧) انظر الحاشية رقم ١٩ فى هذا الفصل .

الأجنى . وىترتب على هذا التفاوت فى الخضوع للتأىر الأجنى —
كواحد من بىن عوامل أخرى — أن استءءام دلهى كنموءء أصلى ىعمل على
ءراره تءطىط لمعظم المءن الهنىءة بنطوى على أوءه قصور ءطىرة ، ومع
ذلك فهناك امكانىة كبرى للانءفاع بأسالىب البءء وءملىات التءطىط المعروفة
فى دلهى فى مءن هنىءة أخرى .

أما مسالة ما اذا كانت دلهى أصلء للاستءءام كنموءء للتءطىط الشامل
فى كبرىات المءن الهنىءة ، فقد أوضءناها من ءلال ءءىء مءى ءمىلها لسائر
المءن على أساس أوءه الشبه والاءءلاف بىن ءلك المءن . ونلاحظ أن
كبرىات المناطق الءضرىة — دلهى ، وءلكءنا ، وبومبائى ، ومءراس —
ءءءلف فى النواءى ءالىة

١ — أن مواضعها ءبائىة أشء ءءبائىن ، مما ىءلق بعض المشءلات
أمم التءطىط لا ىمكن مقارءتها مقارءة كاملة ، وءضلا عن هذا فانه من
الواضء أن موءع دلهى ىءءلف عن مواضع المءن الأخرى .

٢ — أما من ءىء أقسام المنءقة ءدلهى ءىر طرازىة فى هذا الصءء ،
وىرءع ذلك فى بعض منه الى الضءامة الهائلة فى ءءم منءقة نىوءلهى .
٣ — ءءمىز دلهى عن المءن الأخرى بازءوءاء مناطق الأءمال المءكزىة
ءات الأهمىة المءقارءة .

٤ — أن وءوء السور الذى ىطوء دلهى ءءىءىة ءءى الآ ىءءبر بمءابة
ءاءز ءىر طبعى لا وءوء له فى المءن الأخرى .

٥ — ءءمءع دلهى فى الوءء الراهء بءءء من المساكء الءكوءمىة ىفوء
ما هو موءوء فى أى مءىءة أخرى .

٦ — أن الإءءاء نحو ءءصنع فى دلهى ىءءلف عن ءىرها من المءن ،
كما ءءءلف أهمىة العءل الءكوءمى أىضا .

٧ — لا ءمأنى دلهى من نفس مشءلة سكنى اللاءئىن الملءة ءى
ءعانى منها ءلكءنا .

ولكننا نلاحظ من ناءىة أخرى ءقارب بىن دلهى وكبرىات المءن الهنىءة
الأخرى فى النواءى الآىة :

١ — النمو الفائق السرة .

- ٢ - الاختلاط الكبير في أنواع استخدام الأرض في المناطق القديمة في كل منها .
- ٣ - التفاوت الكبير في الكثافة السكانية داخل كل منها .
- ٤ - النقص الكبير في الإسكان وأسباب الرفاهية .
- ٥ - أوجه التشابه الكبيرة في مشكلات النقل وأساليب الاتصال . اللهم الا ما نلاحظه في بومباي من شدة الاعتماد على السكك الحديدية في السفر يوميا بين مكان العمل ومحل السكن .
- ٦ - المؤثرات الأجنبية الواضحة - التي ترجع الى فترات تاريخية مضت - على شكل المدينة وبنائها .
- ٧ - تعدد الوحدات الحكومية في المنطقة المتروبوليتانية .
- ٨ - ضعف المساهمة العامة في عملية التخطيط .

ومن المهم ان نلاحظ هنا أنه على الرغم من تعذر ايراد كل الدلائل هنا بتفاصيلها ، فقد اخترنا كل التعميمات الخاصة بدلهي على الملامح الرئيسية لكل من بومباي ، وكلكتا ، ومدراس . وتقودنا هذه المقارنة - علاوة على النتيجة التي انتهينا اليها من ان أوجه الشبه بين تلك المدن الكبرى أكثر دلالة للتخطيط من أوجه الاختلاف - الا أن دلهي تكاد تكون ممثلة لجميع المناطق الحضرية الهندية الكبرى أكثر من أي مدينة أخرى . فأى مدينة أخرى ستصف ولاشك بالتصور في هذا الصدد .

يمكننا في النهاية ان نقول ان دراسة هذه الحالة الفردية تتميز بأنها صورة سريعة مفصلة لمنطقة حضرية هندية سريعة النمو . ولو أنها تنصف في نفس الوقت بنقطة ضعف لكونها تمثل وصفا لمنطقة حضرية مختلفة بعض الشيء عن المناطق الحضرية في الدول النامية الأخرى . ومع ذلك فإنه يمكننا اعتبار الخصائص الرئيسية للنسب المختلفة ، والطرز ، وأنواع التحضر ممثلة تقريبا ، برغم اختلاف التسميات ، واختلاف نسب المناطق الحضرية المخصصة لكل نوع من أنواع الاستخدام من بلد لآخر .

وبعد استيعابنا تلك الحالة الطرازية ننقل الآن الى دراسة أنواع الناس الذين يعيشون في مثل هذه المناطق ، ثم نتنقل فيما بعد الى أنواع التغيرات التي تمت والتي يتوقع حدوثها .