

برنامه‌ریزی برای شهر بمبئی

PLANNING FOR BOMBAY

نویسنده: چارلز کُرا

Charles Correa

چکیده:

اگر بسیاری از نگرانی‌های عمده انسان‌گرایان و هواداران محیط زیست امروزی را بررسی کنیم: مسائلی مانند اکوسیستمهای متعادل، بازیافت مواد زائد، مشارکت مردم، سبکهای زندگی مناسب، فناوری بومی و مانند آنها، پی می‌بریم که مردم آسیا هم اکنون نیز از همه آنها برخوردارند. از جزایر پولینزی گرفته تا شهرهای تپه‌ای یمن و تا جنگل‌های بنگلادش، هزاران سال است که مردم سرپناه‌های شگفت‌انگیز (با مصرف انرژی کم و چشم‌انداز وسیع) می‌سازند. در واقع، شگفتی آسیا همین است: آسیا با کمبود مسکن رو به رو نیست - بلکه با کمبود غم‌انگیز بافتی شهری درگیر است. پس مسئولیت راستین ما از این قرار است: یاری رساندن در جهت ایجاد بافت شهری.

کلید واژه:

بازآرایی چشم‌انداز، فقر شهری، جمعیت، حمل و نقل همگانی، مسکن.

بمبئی مرکز مالی هندوستان است، کلان شهری با ۱۱ میلیون جمعیت که بیش از نصف کل درآمد مالیاتی دولت هند را فراهم می‌کند. بمبئی مانند بسیاری دیگر از شهرهای هند زیر فشار قابل توجه مهاجرت روستاییانی است که از پس کرانه‌ها (زمینهای پست ساحلی) به این شهر مهاجرت می‌کنند. امروز قیمت املاک تجاری - اداری در ناحیه تجاری مرکز شهر بمبئی دو برابر بهای همان فضا در ناحیه تجاری منتهن امریکا است - این در حالی است که کارمند معمولی امریکایی ۳۰ برابر همتای هندی خود درآمد دارد.

جمعیت رو به رشد، تنها علت این افزایش چشمگیر قیمت‌ها نیست. الگوی کالبدی شهر نیز این وضعیت را تشدید می‌کند. بمبئی همچون بسیاری از بنادر دنیا، در کنار یک موج شکن باریک و دراز قرار گرفته است که بندر را در برابر دریای آزاد محافظت می‌کند. مرکز شهر در بخش جنوبی موج‌شکن، در پیرامون بار انداز قایق‌ها، شکل گرفته است.

تلاشهای بریتانیا برای تبدیل بمبئی به مهم‌ترین مرکز شهری ساحل غربی هندوستان به بیش از دو قرن پیش بر می‌گردد؛ اما این شهر تا در گرفتن جنگ داخلی امریکا در سال ۱۸۶۷، که در پی آن رسیدن پنبه به کارخانه‌های نساجی لنکشایر متوقف شد،

مترجمین: مهندس بهزاد اسکندر افشار

مهندس نیلپرهنرور

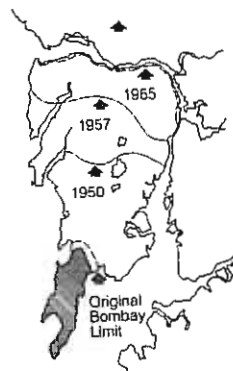


بمبئی، آن ظریف‌ترین پدیده‌ها: شهری بر آب

به آن چیزی که انگلیسها می‌خواستند تبدیل نشد. کارخانه‌های نساجی باید منبع تغذیه دیگری می‌یافتند: پنبهٔ هندی که باید از بندر بمبئی بارگیری و به انگلستان صادر می‌شد. از آن تاریخ به بعد، این شهر با گامهای بلند و شتابانی رشد کرد - البته، این رشد به علت محدودهٔ نوار باریک زمینی که شهر در آن واقع شده بود، از الگوی خطی شمالی - جنوبی پیروی می‌کرد.

هر بار که بر ازدحام جمعیت شهر افزوده می‌شد، شهرداری، شهر را هرچه بیشتر به سوی شمال گسترش می‌داد. این راهبرد ساده‌نگر تا جنگ جهانی دوم، که جمعیت شهر کمتر از ۱/۵ میلیون نفر بود، کارایی داشت. اما گسترشهای بعدی، پهنهٔ آن را هر چه بیشتر وسعت بخشید، که همچون زه کشیده، هر لحظه نزدیک است پاره شود. انبوه عظیم دفترهای کار و امکانات تجاری مرکز شهر در انتهای جنوبی این سیستم، حجم بزرگی از آمد و شد روزانه ایجاد می‌کند که صبح‌ها به سوی جنوب و بعدازظهرها به سوی شمال در حرکت است. مردم، برای پرهیز از این رفت و آمد طاقت‌فرسا که هر سر آن نزدیک چهار ساعت به درازا می‌کشد، می‌کوشند تا جایی که ممکن است در نزدیکی محل کار خود زندگی کنند - افزایش سرسام‌آور قیمت املاک در ناحیه‌ی تجاری مرکز شهر بمبئی واقع در کرانهٔ جنوب شهر به همین علت است. از آنجا که گروه‌های پردرآمد و میان درآمد هم اکنون قسمت اعظم این ناحیه را تصاحب کرده و به مالکیت خود درآورده‌اند، شهروندان فقیر ناگزیر می‌شوند هر جا بتوانند - پیاده‌روها، سکونتگاه‌های غصبی، یا زاغه‌های پرجمعیتی با ۱۰ نفر در یک اتاق - به سر برند.

در سال ۱۹۶۴، شهرداری بمبئی پیش‌نویس برنامه‌ی خود را با توجه به رشد شهر در دو دهه بعدی منتشر، و از همگان دعوت کرد نظرها و پیشنهادهای خود را دربارهٔ آن ارسال دارند. در آن زمان، جمعیت شهر به ۴/۵ میلیون نفر رسیده بود - و (مطابق پیش‌بینیهای همین پیش‌نویس برنامه) با پیش‌بینی برنامه انتظار می‌رفت تا سال ۱۹۸۴ به دو برابر، یعنی ۹ میلیون، نفر افزایش یابد. با همهٔ اینها، علیرغم این ارقام حیرت‌انگیز، تغییری در راهبرد داده نشد. در عوض، بار دیگر پیشنهاد شد که کرانه‌های شهر باز هم بیشتر به سوی شمال گسترش یابد.

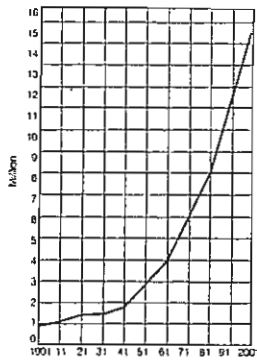


محدوده‌های شهری

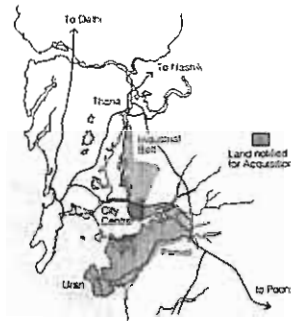


نقاط اشتغال

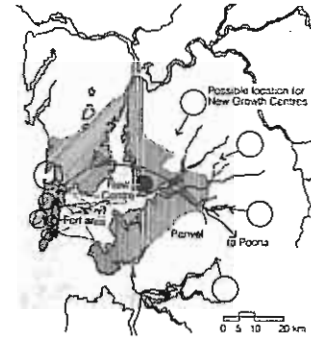
(• = ۱۰,۰۰۰ شغل)



بمبئی: رشد جمعیت



بمبئی پس از CIDCO



باز کردن زمین‌های پشت ساحل

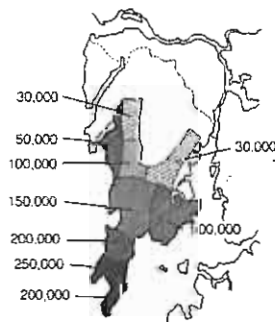
در واکنش به این حرکت، من و دو تن از همکارانم پروینا مهتا^(۱) و شیرش پاتل^(۲)، گزارشی را به شهرداری تسلیم کردیم که راهبرد بهتری را برای رویارویی با فشارهای هولناک وارد بر کرانه جنوبی شهر و بازسازی این الگوی شمالی - جنوبی طی آن پیشنهاد شده بود. علی‌الاصول، آن چه که ما پیشنهاد کردیم از این قرار بود که جزیره‌ی بمبئی با سرزمین اصلی آن به سوی شرق، ادغام شود، تا مراکز رشد تازه‌ای برای شهر در سوی دیگر بندر گشوده شود، و به این ترتیب اولویت ناحیه تجاری مرکز شهر موجود بمبئی به چالش فرا خوانده خواهد شد و ساختار شهر خطی شمالی - جنوبی به ساختاری دایره‌ای چند مرکزی به کانون بندر تبدیل خواهد شد. (غارهای الفانتا^(۳) همچون بندنافی با پیشینه‌ای هزار ساله در مرکز این مجموعه جای می‌گیرند).

در این ناحیه در امتداد بندر ساخت و ساز انجام نشده بود، اما منطقه بکری هم نبود. مقامات دولتی و نیمه دولتی، در زمینه‌های حمل و نقل، صنایع و سایر موارد، تصمیم‌های مهم اما پراکنده‌ای اتخاذ کرده بودند، که برای برقراری تعادل رشد شهری سرنوشت‌ساز به شمار می‌آمدند. اگر مقامات مسئول شهر قاطعانه عمل می‌کردند و مراکز دفتری کار و عملکردهای دولتی (بخصوص، مجموعه مراکز دولتی) را به این ناحیه می‌افزودند، آنگاه تأثیر متقابل این ورودیها و تداخلها به پدید آمدن مرکز شهری جدیدی با مقیاسی متناسب با رشد بمبئی می‌انجامید. افزون بر آن، از طریق مالکیت عمومی زمین، می‌شد یک جریان گردش نقدی به وجود آورد که براساس آن بتوان سود حاصل از ارزش افزوده زمین‌های آماده‌سازی شده را برای احداث تاسیسات، حمل و نقل همگانی و مسکن برای اقشار تهی دست به کار گرفت. با وجود این، ایجاد الگوی جدیدی از پیشه‌ها و به خدمت گماشتن برخی صاحبان موجود پیشه‌ها در جاهای دیگر نیز می‌تواند «مسیرهای مطلوب» را در سطح شهر تغییر دهد و به این ترتیب، کارکرد شبکه حمل و نقل را بهینه کند. خلاصه، خواهیم کوشید از این رشد نوین برای تجدید ساختار شهر بهره‌گیریم و از این موقعیت - به تعبیر «باکمینستر فول»^(۴) برای «بازآرایی چشم‌انداز» استفاده کنیم.

مزیت‌های واقعی شهرهای جهان سوم در حال حاضر همین است. لندن، نیویورک، پاریس، جملگی به تدریج رشد یافتند، اما در اکثر شهرهای امروزی جهان سوم، به آسانی می‌توان جهش جمعیت شهری در آینده را تصور کرد. امید می‌رود که بتوان از این درک و دریافت برای ایجاد اراده سیاسی لازم برای بازسازی شهرهایمان، بنابر مصالح تغییر ناپذیرمان، بهره گرفت.



زاغه‌نشینان در امتداد خط راه‌آهن - دسترسی به محل کار



تیمت زمین (روپیه به ازاء متر مربع)

بحران رویاروی بمبئی منحصر به فرد نیست. برعکس، این امر، بحرانی فراگیر در بسیاری از مراکز شهری کشورهای جهان است.

پیشنهادهای ما در سال ۱۹۶۴ به نحو شگفتی با پذیرش همگان رو به رو شد، و پس از مباحثه‌های پردامنه در نشستهایی که برای ارزیابی برگزار شد، سرانجام در سال ۱۹۷۰ دولت ایالتی راهبردهای پایه را پذیرفت و ۲۲۰۰۰ هکتار زمین را برای اجرای طرح در نظر گرفت. شهر جدید را بمبئی نو نامیدند و طراحی و آماده‌سازی آن به شرکت توسعه شهری و صنعتی (شرکتی که ویژه‌ی این کار بنیاد نهاده شده بود) - واگذار شد. از آن جا که انتظار می‌رفت سالهای ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۵ نزدیک به ۴ میلیون نفر به جمعیت منطقه شهری بمبئی افزوده شود، پیش‌بینی می‌شد نزدیک به نیمی از این جمعیت در شهر جدید مستقر شوند.

آراستن چشم انداز

در چنین وضعیتی و با چنین اختیاراتی قانونی، چگونه می‌توان چشم‌انداز شهری را سامان داد؟ در سال‌های ۱۹۷۰ تا ۱۹۷۴ که در مقام معمار ارشد در CIDCO کار می‌کردم، فرصت یافتیم نگرشی کلان و جامع به بسیاری از مسائل پیدا کنم - که پیش‌تر فقط گوشه‌ای از آنها دیده شده بود - مسائلی که به تجرید و تک تک حل نشدنی می‌نمودند، ولی وقتی در کل متن شهر بررسی شدند، به نظر رسید وضع به گونه‌ای دیگر است.

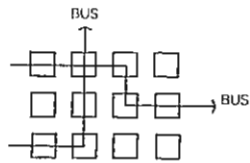
در این نوشتار کوتاه، خواهیم کوشید دو جنبه بسیار حیاتی را بررسی کنیم: موضوع مسکن (که، بخصوص برای بخشهای فقیرتر جامعه، برآستی بحرانی است)، و مسئله حمل و نقل همگانی (از لحاظ تأمین دسترسی به محل کار، که بیشترین شمار سفرهای روزانه را ایجاد می‌کند).

X امروزه، در اکثر شهرهای هندوستان شرایط مسکن مردم فقیر برآستی اسفبار است. موضوع فقط خود فقر نیست (مردم روستایی هند غالباً بسیار فقیرترند) بلکه قضیه عبارت است از الگوهای افول کیفیت و تهی شدن زندگی از سرشت انسانی در فقر شهری. آشکارا میان شیوه‌ی طراحی شهری ما و شیوه‌ی زیستی که مردم ناگزیر در آن فضاها در پیش می‌گیرند، عدم تناسب تلخ و طاقت‌فرسایی برقرار است. خانواده‌های معمولی ساکن شهرها و روستاهای هند، غالباً یک یا دو اتاق بیشتر ندارند، اما این کمبود فضا را از طریق دسترسی به فضای باز با سقف آسمان یا در حقیقت یک سیستم کامل از فضاهای باز با آرایشی از این قرار جبران می‌کنند: X

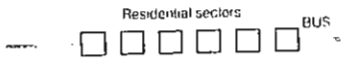
۱. حیاط‌ها و ایوان‌ها: که محل فعالیت‌های خصوصی خانواده‌ها، مانند پخت و پز و خوابیدن است.
۲. جلو در ورودی: جای بازی بچه‌ها، و دیدار همسایگان با یکدیگر.
۳. فضاهای همگانی: پای شیر آب یا سر چاه آب.
۴. فضاهای اصلی شهری، مثلاً، میدان‌ها (فضاهای باز) که تمامی شهر از آن بهره می‌گیرد.

با توجه به این که در اقلیمهای گرم بسیاری از فعالیت‌های روزمره در فضاهای باز و زیر آسمان انجام می‌گیرند، چنین فضاهایی می‌توانند بسیار کارآمد باشند. در بمبئی ۷۵٪ فعالیت‌های اصلی (مانند پخت و پز، خوابیدن و پذیرایی از دوستان) را می‌توان، دست کم برای مدّت ۷۰٪ از طول سال در حیاط‌ها و یا ایوان‌ها انجام داد. به این ترتیب، کارایی فضای باز برابر با $0.75 \times 0.7 = 0.525$ (یعنی، نزدیک به نیمی از یک اتاق سرپوشیده) است. ساخت اتاق هزینه (مصلح و مانند آن) دارد. برای ساخت حیاط مرکزی نیز باید هزینه‌هایی پرداخت کرد (بهای زمین، خدمات شهری و...). نقطه‌ی توازن مابین این دو متغییر به تعیین الگوی بهینه‌ی مسکن کمک می‌کند. این توازن، در بیشتر موارد، به معنی فضای باز بیشتر و سازه‌های ساخته شده کمتر است. زیرا در اقلیمهای گرم، فضای باز نیز می‌تواند همچون فولاد و سیمان در حکم نوعی سرمایه باشد.

تلاشهای بسیار در جهت ایجاد مسکن ارزان قیمت، آن را فقط به عنوان موضوعی ساده‌انگارانه در راه کوشش به خاطر انباشتن تعداد زیادی «واحد مسکونی» در حتی‌الامکان قطعه زمینی معین می‌نگرند، بدون هیچگونه دغدغهای برای سایر فضاهای دخیل در این سیستم. نتیجه از این قرار است: تلاش نومیدانه افراد فقیری که سعی می‌کنند در اوضاع و احوالی نامرتب با نیازهایشان زندگی را بگذرانند. با این همه، افزایش میزان فضای باز



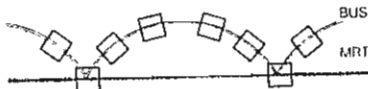
۱ - شبکه : ناکارآمد برای حمل و نقل عمومی



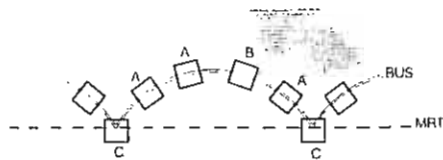
۲ - سیستم اتوبوس : خطی، لذا کارآمد - اما با افزایش بار ترافیک کابایی خود را از دست می‌دهد.



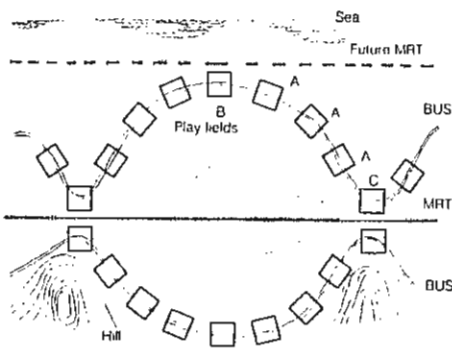
۳ - رشد ایجاد شده از طریق خط اتوبوس - بعداً خط راه آهن به آن افزوده می‌شود.



۴ - مرحله ۳، متناسب با هندسه خط راه آهن



۵ - راه‌اندازی سیستم با خط اتوبوس



۶ - دیاگرام سیستم سایت بمبئی، میان تپه‌ها و آب

موجود در شهر دقیقاً نوعی راهبرد است که می‌تواند، بخصوص در زمینه ساخت و ساز شهری کلان مقیاس کاملاً نو، نتیجه بخش باشد. زیرا اگر نظری اجمالی به کل شهر بیندازیم، پی می‌بریم که تنها یک سوم کاربری زمین مسکونی (از جمله خیابانهای مجاور) است. بنابراین دو برابر شدن تراکم مسکونی لزوماً به صرفه‌جویی گسترده و وسیعی از زمین برای شهر نمی‌انجامد، ولی بر هزینه و قابلیت استفاده مسکن تأثیر بسزایی خواهد داشت.

به طور خلاصه، باید گفت مسئله تأمین مسکن، بویژه برای مردم فقیر شهری، چندان که وابسته به اصلاح توزیع کاربری‌ها در سطح شهر است (اصلاح به گونه‌ای که فضای بیشتری برای مسکن به دست آید) در گرو اختراع مصالح معجزه آسا نیست.

تحرك شهری و مشاغل

مسئله، افزایش وسعت شهر به معنای ضرورت خدمات رسانی به ناحیه‌ای بزرگتر است - و این کار نه تنها تراکم مسکونی را کاهش نمی‌دهد، بلکه به گونه‌ای نامناسب زمان سفر و هزینه‌ی حمل و نقل عمومی را افزایش خواهد داد. (رویه‌مرفته، مردم فقیر برای سکونت به بمبئی سرازیر نمی‌شوند - آنها در جستجوی کارند - و نگهداری خانه‌های دور از شهر، کمک زیادی به آنها نمی‌کند؛ این مناطق به سرعت به محله‌های فقیرنشینی تبدیل می‌شوند که نیروی کار ارزان صنایع محلی موجود در آن محدوده را تأمین می‌کنند.)

سیستم حمل و نقل همگانی، بنابر تعریف، عنصری خطی است. این سیستم تنها در فحوای یک نقشه کاربری زمین کارآمد خواهد بود که مسیرهایی با تقاضای پر ازدحام را پدید آورند. به همین دلیل است که خدمات رسانی به یک شبکه شطرنجی (مانند، شانديگار) با شبکه حمل و نقل همگانی، بسیار دشوار است. از سوی دیگر، الگوی خطی یک مسیر پر مسافر و در نتیجه یک سیستم اتوبوس‌رانی کارآمد ایجاد می‌کند. با افزایش آمد و شد (ترافیک)، بکارگیری MRT (سیستم حمل و نقل همگانی سریع‌السير) ساده، مانند قطار، گریزناپذیر است. احداث راه آهن در قانون توسعه به ذخیره کردن زمین نیاز دارد که کاری بسیار دشوار است. از آنجا که قطار در هر چهار پنج ناحیه شهری یک بار توقف می‌کند (یک ایستگاه دارد)، بهتر است MRT از سیستم حمل و نقل مرکزی جدا باشد. همچنین، برای

فردم بیچاره
بومی در...

جلوگیری از پر پیچ و خم شدن مسیر قطار، می توان خط آهن را مستقیم و مسیر اتوبوس را پیچ و خم دار ساخت. چگونگی رشد این شبکه از این قرار است: با به کار افتادن خط اتوبوس، مجموعه‌ای از بخشها با اهمیت تقریباً برابر ایجاد می‌شوند. این نواحی را نواحی نوع A می‌نامیم. در این میان، ممکن است اهمیت یکی از نواحی به خاطر موقعیت خاص آن افزایش یابد: آن را ناحیه‌ی نوع B می‌نامیم. با افزایش حجم ترافیک و احداث یک سیستم حمل و نقل سریع‌السیر همگانی (MRT)، مکانهای تعویض مسیر راه آهن شهری، فعالیت‌های جدیدی به وجود می‌آورند که موجب ارتقای وضعیت این نواحی خاص می‌شود (نوع C). با گذشت زمان، می‌توان خط اتوبوس دومی را راه انداخت، خطی که یک ناحیه کاملاً جدید در زمین پشت ساحل می‌گشاید. چندی پس از آن، با افزایش دور از انتظار تراکم و ترافیک می‌توان یک MRT ساده‌ی دیگر احداث کرد. این کار به افزایش اهمیت برخی از نواحی نوع A، همچون فرصتی برای ایجاد زیر ساخت‌های اجتماعی جدید و سایر تسهیلات مورد نیاز جمعیت افزوده شده، می‌انجامد.

به این ترتیب، از یک سیستم اتوبوس‌رانی ساده در سیستم ترافیک آمیخته، به تدریج شبکه‌ای پیچیده را پی می‌ریزیم که از چهار یا چند خط آهن تشکیل می‌شود، بی‌آنکه محدودیت‌های هزینه‌ی ظرفیت نادیده گرفته شوند. حتی اگر برای نصب و راه‌اندازی این سیستم‌های ترابری، یارانه‌ای در نظر گرفته شود، در حقیقت یارانه‌ای نامستقیم برای مسکن، به شمار خواهند آمد؛ راهبردی بارها مؤثرتر از پرداخت مستقیم یارانه مسکن که اغلب (دست کم درباره‌ی هندی‌ها) به انتقال غیرقانونی این مستغلات می‌انجامد؛ چرا که دریافت‌کننده ترجیح می‌دهد خانه را به قیمت واقعی آن در بازار نقد کند و خود برای زندگی، دوباره به پیاده‌روها بازگردد.

عملاً از MRT برای افزایش موجودی زمین شهری استفاده می‌شود. به این ترتیب، سیستم‌های فضای باز و گونه‌های مسکن را که الگوهای آسان‌یاب‌اند، می‌توان زنده نگه داشت. متأسفانه هرگاه سخن از خانه‌سازی کوتاه مرتبه به میان می‌آید، تصویر خانه‌های شُل بافت^(۵) حومه‌های شهری به ذهن‌ها می‌آید. البته این همان موضوعی نیست که درباره‌ی آن حرف می‌زنیم. خانه‌سازی کوتاه مرتبه به صورت متراکم، نمایانگر الگوی کاربری سنتی و بی‌زمان در کل مناطق شهری هند است. در حقیقت، اگر روزی قرار باشد که منشور حقوق شهروندان برای خانه‌سازی در کشورهای جهان سوم تدوین شود، بی‌گمان باید اصول اساسی زیر را در برگیرد:

۱. توسعه‌ی تدریجی: واحدهای مسکونی باید بتوانند به تناسب نیازها و امکان درآمد خانواده رشد کنند. بنابراین حتی اگر خانواده در آغاز در یک اتاق سکنی‌گزیند، امکان افزودن فضای مسکونی درآینده وجود داشته باشد، که این امر اجباری سیاسی در اغلب کشورهای جهان سوم است.

۲. هویت: واحدهای مسکونی باید انعطاف‌پذیر باشند. ساکنان بتوانند در آن سکنی‌گزینند و آن را بر پایه نیازهای اجتماعی، فرهنگی، مذهبی خود اصلاح کنند.

۳. کثرت‌گرایی: با رعایت دو اصل بالا، زیستگاه، تنوع فراوانی خواهد داشت، که بازتاب عناصر گوناگونی‌اند که خود جامعه را تشکیل می‌دهند.

۴. درآمدزایی: بلند مرتبه‌سازی، در شهرهای جهان سوم معمولاً شمار اندکی از آرشیتکتها و مهندسان را درگیر می‌کند که می‌توانند آنها را طراحی کنند، شرکت‌های ساختمانی بسیار قلیلی که توانایی اجرای آنها را دارند، و بانک‌های محدودی که از عهده‌تأمین اعتبار این گونه طرح‌ها بر می‌آیند. برعکس، اگر همین میزان سرمایه‌گذاری، در ساختن ساختمان‌های کوتاه مرتبه به کار افتد، صدها شغل برای بنّایان، نجاران و دیگر پیشه‌ها در بخش بازار اقتصاد یعنی درست همان جایی که می‌تواند بیشترین سود را برای مهاجران جدید به بار آورد، فراهم می‌آید.

۵. عدالت: فقیرترین خانواده‌ی زاغه‌نشین دست کم ۲۵ تا ۵۰ متر مربع زمین لازم دارد. این در حالی است که یک خانه شهری بسیار زیبا برای افراد ثروتمند را می‌توان در یک قطعه ۱۰۰ متر مربعی یا - در آمستردام یا اودیپور^(۶) - در قطعه‌ای حتی کوچکتر، بنا کرد. ساختمان‌های بلند مرتبه بمبئی ما را گرفتار بی‌عدالتی می‌کند ("بگو چقدر فضای شهری در اختیار داری تا بگویم کی هستی"). در عوض، آنچه به آن نیاز داریم قطعه‌هایی ۵۰ تا ۷۵ متر مربعی برای هر خانواده‌ی شهری است. - فقیرترین مردم زیر درختی زندگی خواهند کرد، بُز خود را در گوشه‌ای جای خواهند داد و سقف شیبدار ساده‌ای روی یکی از دیوارها خواهند زد، در همین حال خانواده‌های

مرفه‌تر در خانه‌ای با مساحتی تا ۱۵۰ متر مربع زندگی خواهند کرد - یا به اتفاق گروهی از همسایگان مجتمع مسکونی بلندمرتبه‌ای برای خود خواهند ساخت.

۶. فضای باز محصور: همانگونه که قبلاً گفتیم، چنین فضاهاایی در اقلیم گرم بی‌نهایت ارزشمندند، زیرا این فضاها به معنای عرصه زندگی وسیع‌تری، بخصوص برای خانواده‌های مستمند، هستند.

۷. تمرکززدایی: باید از الگوهای مسکنی که نیازمند دخالت تشکیلات مرکزی بزرگ (چه دولتی و چه خصوصی) هستند، پرهیز کرد. دخالت این گونه تشکیلات عاملی است که به ویرانی شهرها از مسکو تا برونکس تا سنگاپور و تا بمبئی انجامیده است. از این رو، باید راهی برای خُرد کردن رقم‌های شگفتی‌آور تقاضای مسکن - در قالب تامین واحدهای مسکونی نامتمرکز - پیدا کرد.

بحران رویاروی بمبئی منحصر به فرد نیست. برعکس، این امر، بحرانی فراگیر در بسیاری از مراکز شهری کشورهای جهان است. خبر خوش درباره‌ی هند آن است که بسیاری از شهرهای آن نیروی محرکه‌ی رشد اقتصادی کشور نیز هستند. با این تعبیر، چنین شهرهایی، مانند رودخانه‌ها یا کان‌های زغال سنگ کشور، بخش ارزشمندی از ثروت ملی هند به شمار می‌آیند. شهرهایی مانند بمبئی می‌توانند منابع مالی لازم را برای توسعه خود فراهم آورند. از این رو، نیازی به برگرداندن مسیر منابع از روستا، برای حل معضلات شهری نخواهد بود - در واقع، چنین کاری نه تنها از لحاظ انسانی، که از دیدگاه سیاسی هم ناممکن است.

کاری که دولت‌ها باید آغاز کنند، عبارت است از بذل توجهی در خور به شهرها. در اکثر موارد، این کار نیازمند تجدید ساختار شهر برای افزایش موجودی زمین شهری است - ما نمی‌توانیم نسبت به بار روزافزونی که بر دوش ساختار موجود شهری می‌افتد (ساختاری که به دست نیروهای استعماری، برای جمعیت بسیار کمتری ساخته شده است) بی‌تفاوت باشیم. شهرهای ما ارزشمندند - این شهرها مهارت‌های لازم برای مدیریت توسعه را پدید می‌آورند. دولت باید مشکلات و معضلات شهری را پیش‌بینی کند، نه این که پس از پیش آمدن بحران واکنش نشان دهد.

با فرارسیدن سال ۲۰۰۰، بیش از ۵۰ شهر، هر یک با ۱۵ میلیون سکنه پدید خواهد آمد، که چهل تایی آنها در جهان سوم خواهد بود. با نزدیک شدن آغاز قرن بعدی، به این فکر می‌افتیم که ممکن است بدبینی موجود به صورت جنجال و هیاهویی غیر ضرور از کار درآید. پاسخ‌ها، که هر روز با سرعت بیشتری مانند قطعات یک پازل، روی صفحه ظاهر می‌شوند و در کنار هم جای می‌گیرند، بی‌تردید چشم‌اندازهای تازه‌ای خواهند ساخت. غالباً از بازشناسی این قطعات پازل عاجز می‌مانیم زیرا دیدمان محدود و (ندانسته و ناآگاه) دیدی خودمحمور و خودخواهانه است (مثلاً، یکی از بی‌سر و صداترین معجزه‌های اکثر شهرهای آسیایی را در نظر بگیرید: با همه فقر و استثمار در طول قرن‌ها، مردم آسیا - به عنوان موجودات انسانی و اجتماعی - هنوز هم تا حد زیادی تغییر نکرده‌اند. این عامل در توسعه آتی آنان نقشی بنیادی دارد.) از دیده «پولدارها»، زاغه‌نشین (متصرف عدوانی) که در جهت تأمین سرپناهی برای خانواده‌های خود تکاپو می‌کند، عنصری ضد اجتماعی است. اما تقریباً از هر دیدگاه دیگر، تلاش او به همان اندازه شگفت‌انگیز، غریزی و از نظر اجتماعی مثبت است که آشیانه‌سازی یک پرنده. این پدیده را با سرقت‌های توام با خشونت و قتل‌های بی‌معنایی مقایسه کنید که این زاغه‌نشین در شهرهای مرفه غرب مرتکب می‌شود.

پی‌نوشت:

- 1- Pravina Mehta
- 2- Shiresh Patel
- 3- Elephanta
- 4- Buckminster Fuller
- 5- sprawl
- 6- Udaipur

منبع:

این مقاله برگرفته از کتاب Correa ch. (1996). "Correa charles" Thames & Hudson, pp. 164-172 است: