

بهن رشد و کمال رسیده است.
 هارلو بطور ناگهانی تبدیل
 بیک شهر کامل و تمام عیار شده است.
 با این حال هیچیک از عوامل طبیعی و
 بعبارت دقیقتر نه محیط آرام و خاموش
 نه پوشه های سبز و رودخانه شاعرانه
 این ناحیه برای تبدیل بیک شهر
 جدید مناسب نبود.

در هارلو معادن اورانیوم یا
 نفت هم وجود نداشت ولی با وجود
 این دهکده هارلو که جمعیت آن از
 ۴۵۰۰ نفر تجاوز نمیکرد امروز
 تبدیل بیک شهر ۴۰۰،۰۰۰ نفری
 شده و در آینده نزدیک جمعیت آن
 به ۸۰۰،۰۰۰ نفر بالغ خواهد شد.
 در واقع بیک تصویب نامه پارلمان
 انگلستان و عسای سحر آمیز یک
 معمار، فردریک جیبرن، باعث تحقق
 این آزمایش بی سابقه شد: برای
 نخستین بار قرار شد که شهری از
 هیچ بوجود بیاید و بدون اینکه تحول
 و تکامل آن تابع تجربیات اجتماعی
 و پیشرفت تدریجی باشد فقط
 روی محاسبات مهندسی ساختمان
 و شهرسازی و کارشناسان امور شهری
 به مرحله کمال برسد.

چه عاملی باعث تحقق این آزمایش
 شد؟ قبل از هر چیز این مسئله که
 گسترش و توسعه شهر لندن بکلی از
 مدتی پیش غیر ممکن شده بود، دهکده
 هارلو تقریباً در چهل کیلومتری
 پایتخت قرار داشت پایتختی که در
 اثر تراکم جمعیت و مسائل روز
 افزون حمل و نقل و غیره در آستانه
 یک بحران حیاتی و اجتناب ناپذیر
 قرار داشت. ورق بزنید

دورانها را نگذرانند و کوچکترین
 خاطره از ایام گذشته ندارد. تنها
 چیزی که از دوران کودکی خود بیاد
 دارد عبارتست از چند هکتار زمین کم
 و بیش سبز و تعدادی خانه های پراکنده.
 همین هارلو نه دوران جوانی و بطور
 دیده و نه دوران جوانی و بطور
 اممجزه آسانی ناگهان از کودکی

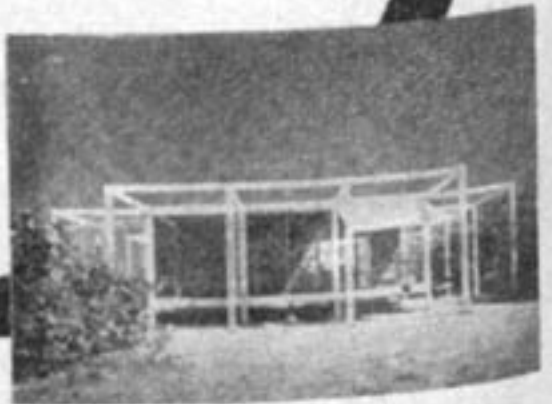
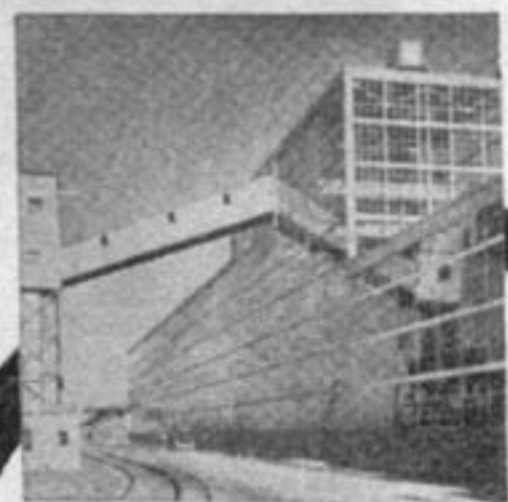
آیا میشوید یک «شهر تر کیبی و مصنوعی» در آزمایشگاه اجتماع بوجود آورده؟

حومه های نامنظم و بالاخره فوقای
 جمعیت اضافی را دیده و تحمل
 کرده اند.
 ولی، شهر هارلو هم چنان از این

هارلو هیچگونه گذشته و تاریخی
 ندارد! شهرهای بزرگ دنیا استوار
 بر دیوارهای خود، معمولاً بیاد دارند
 زمانی را که دهکده کوچکی پیش
 نبوده اند. سپس دورانی فرارسیده
 که کم کم دودوم شهر از میان
 دود کثرت ها و ساختمانهای کلی و خشتی
 وبعد از لابلای بناهای آجری و سنگی
 بهوا برخاسته است. شهرهای بزرگ
 بدون شك دورانی را بخاطر دارند
 که پوشیده از گذرگاهها و راههای
 خاکی و گل آلود بوده اند. سپس
 دوران افتخار و زیبایی راههای تعین
 و خوش منظره فرارسیده است.
 شهرهای بزرگ در طول عمر خود ابتدا
 شاهد برپاشدن خانه های چوبی و
 کلی بوده اند وبعد تولد خانه های
 معظم و بناهای بزرگ را چشم
 دیده اند.

کلیه شهرهای بزرگ بر حسب
 هوس های ساکنین خود و نیاز مندیهای
 اجتماعی و صنعتی زمان رشد یافته اند،
 فریب شدن محلات جدید و بعدتر کم

هارلو دهکده ای بود با این وضع ...



داستان تولد یک شهر



در شهرهای معمولی - یعنی شهر هائیکه تاریخ و گذشته‌ای دارند - جهت گسترش و توسعه بیشتر بسوی مناطق اطراف است و هیچگونه حدی هم برای این کناره‌ها نمیشود تعیین کرد. هارلو، برعکس شهری است که جهت توسعه آن از نواحی کناره‌ها بسوی هسته مرکزی است چون محیط خارجی این شهر بطور ثابتی تعیین شده و تجاوز از آن غیر ممکن است. بنا بر این هر گونه توسعه شهری در داخل این محیط خارجی صورت میگیرد.

شهر هارلو تشکیل کمانه‌ای را میدهد که سه خط اصلی حیاتی «ز» آنرا بوجود میآورند. این «ز» سه کانه عبارتست از یک رودخانه که با یک کانال هم‌مسیر است، یک خط راه آهن و یک جاده اصلی. دوهزاروپانصد هکتار بیشه و اراضی کشاورزی طبق طرح اساسی منظره محل، به چهار قسمت مسکونی تقسیم شده است. هر کدام از این قسمت‌ها بنوبه خود پسیا چهارمحل تقسیم میشود. طراح و معمار این شهر جدید برای اینسکه عدم گذشته و تاریخ این شهر جدید را جبران کرده باشد از طبیعت کمک گرفته است؛ دهکده اصلی و قدیمی که هسته این شهر محسوب میشود بعنوان یک واحد کاملاً مستقل و تماشائی در قلب این شهر مجزا شده است.

هریک از محلات که دارای جمعیتی در حدود ۵۵۰۰ نفر میباشد، بطور مستقل دارای یک مرکز خرید عمومی، یک بانک، یک کلیسا، یک باجه پست و تلگراف و تلفن و مغازه‌های مختلف و کافه‌های عمومی و رستوران‌های خاص خود میباشد.

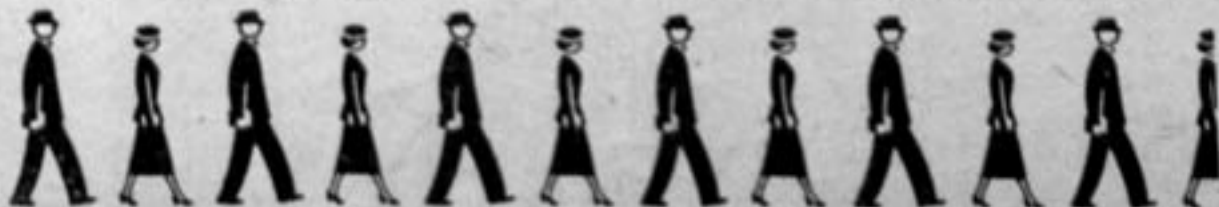
یکی از این قسمت‌های چهار کانه شهر که در محل تقاطع جاده‌های اصلی قرار دارد، «مرکز شهر» را در دل خود جای داده است. این «مرکز شهر» در عین حال عبارتست از مرکز اداری (شهرداری، اداره‌های عمومی) قانون فرهنگی (کتابخانه، موزه، تئاتر، سینما، ورزشگاه، استخر) مرکز تجاری و مراکز عمومی و مرکز حمل و نقل (ایستگاه قطار، فرودگاه)

هستند و در شهر بزرگی مثل لندن اصولاً تماس زیادی باهم ندارند و حتی از وجود یکدیگر هم بی‌خبرند، در این شهر جدید، بسبب کوچکی نسبی محیط لزوماً از وجود هم آگاه خواهند شد و این «علاقه‌های اجتماعی» که عبارتند از فاصله، اختلاف، بی‌نام و نشانی و غیره در این شهر قدرت و تاثیر خود را از دست خواهند داد. این شهر جدید بطوری ساخته شده که کلیه قسمت‌های آن یکسواخت و همسطح است، محیط آن در تمام قسمت‌ها یکسان است و بطور کلی این شهر بالاو پائین و وسط ندارد. این محیط یکسان طبعاً روی زندگی مردم آن تاثیر دارد و بطور جالبی در یکسان کردن اختلافات اجتماعی مؤثر خواهد بود. البته مسئله‌ای هم در اینجا وجود می‌آید: در واقع اثرات روانی و روحی یک چنین «تسطیح اجتماعی» بدون اشکال و مانع بروز نخواهد کرد.

بشمار میروند. هارلو در عین حال بهترین نمونه این آزمایش شهرسازی بی‌سابقه است. این تصمیم از هر لحاظ انقلابی است، چون اصل کار در واقع عبارتست از ایجاد یک شهر فارغ از این لحاظ که مثل فارچ ناگهان سر از زمین در بیاورد و سرعت رشد برسد با کلیه تجهیزات فنی و انتقال یک جمعیت مخصوص و از کار درآمده بداخل این شهر. گفتیم جمعیت «از کار درآمده» برای اینکه این شهر نوظهور محل رفت و آمد و بالاخره جای سکونت یک عده مردان حادثه طلب و آماده به خدمت و تشنه کشفیات نخواهد بود. منظور از ایجاد این شهر آزمایشی بیشتر اینست که عده‌ای از مردم عادی یعنی از طبقات متوسط و کارگران در آنجا مسکن گزینند. کلیه این افراد که از طبقات و گروههای اجتماعی گوناگون

در شرایط فعلی شهر لندن ۸۳۵۰۰۰ نفر جمعیت دارد. وسایل حمل و نقل هر روزه ۱۳ میلیون بلیط پخش میکنند و هر روز در حدود یک میلیون نفر از اهالی حومه‌های لندن صبح برای انجام کارهای خود به شهر می‌آیند و عصر بخانه‌های خود مراجعت مینمایند. این سیل روز افزون صبحگاه و شامگاه کم کم در لندن بصورت یکی از مهاجرت‌های افسانه‌ای تورات و انجیل درآمده بود و می‌بایست بهر عنوان که باشد سدی در برابر آن برپا کرد. در سال ۱۹۴۶ پارلمان انگلستان بالاخره از لحاظ قانونی ایجاد چهارده شهر جدید را برای سراسر خاک انگلستان مجاز شناخت. در این تصویب نامه هشت شهر جدید برای حومه لندن در نظر گرفته شده بود و هارلو یکی از این هشت شهر است که در واقع اقماری مصنوعی پایتخت انگلستان

منظره‌ای از شهر جدید هارلو: کارشناسان شهرسازی با ایجاد چندشاخه راه اساسی، قسمت‌های مختلف شهر جدید هارلو را مشخص کرده‌اند



چون امتیازاتی که با این طرز کار از نظر تأمین بهداشت و نور و رفاه اجتماعی بدست میآید مواجه با خطراتی است از قبیل «عقیم شدن» شهر: زیرا این قبیل شهرهای «تر کیمی» ظاهر خوش آب و رنگ و فریبندگی دارند ولی بیم آن میرود که از نظر باطنی خیلی بی مزه و بی خاصیت از آب در آیند و قادر نباشند که هیچگاه يك «تخمیر» روح پرور و روزندگی بخش بوجود بیاورند.

سؤال دیگری که در مورد این شهرهای تر کیمی پیش میآید اینست که آیا «پیوند» بین شهر و مردم آن خواهد گرفت؟ اگر جواب مثبت باشد تا چند نسل دیگر جمعیت هارلو باید بحدی که قبلاً پیش بینی شده برسد و این موضوع برای سایر شهرهای جدید از این نوع هم صادق است. باین طریق ساکنین این شهر ریشه دار خواهند شد و بجای جمعیتهای که حد متوسط سن آنان فعلاً بین ۳۰ و ۴۰ سال است، نمودار سنی جوانتری بدست خواهد آمد و بدین ترتیب يك «زمینه ترقی» برای شهر بوجود خواهد آمد. شهر بسن رشد خواهد رسید ولی اگر پیوند بین شهر و جمعیت آن نگیرد، این شهر مثل يك خمره ورق بزنید



ساختمانهای یازده طبقه و راههای عریض تضاد بی سابقه ای با محیط خانوادگی بسته و محدود بوجود میآورد.

و واحدهای صنعتی، کار و حرفه مورد نیاز اهالی را بوجود میآورد. این دو منطقه در ایستگاه مرکزی با مرکز شهر مرتبط شده و بوسیله راه های مهم و حیاتی بایکدیگر ارتباط دارند.

ولی با تمام این احوال در اینگونه شهرهای آینده آل که همه چیز آنها از قبل پیش بینی شده، يك مسئله اضطرار انگیز جلب توجه میکنند. آنهم عبارتست از اینکه افراد با این طرز زندگی بطور غیر ارادی، استقلال عمل قسمتی از آزادی شهری خود را از دست بدهند. اینجاد در واقع پای تضادی در میان است که بین طرز توسعه و تکامل واحدهای شهری بشکل معمولی و طرز توسعه این قبیل شهرهای جدید بوجود میآید. مولد و محرک کار در مورد اول عبارتست از سلیقه و ابتکارات فی المجلس سازندگان شهر و در مورد دوم یقین قطعی و محاسبات دقیق کارشناسان شهرسازی که حتی حاضرند تمام جمعیت يك شهر را برای آزمایش اصولی که بنظرشان جالب میآید بکار ببرند. ولی اگر يك چنین طرز کاری در موارد مهمترو بزرگتر بکار رود جریان امر بکجا خواهد کشید؟

باید قبول کرد که فعلاً در

یکچنین شهری بنا بگفته يك کارشناس در واقع شبیه دستگاہی است که کلیه فعالیت های آن از يك نظم معین و دقیق پیروی میکند.

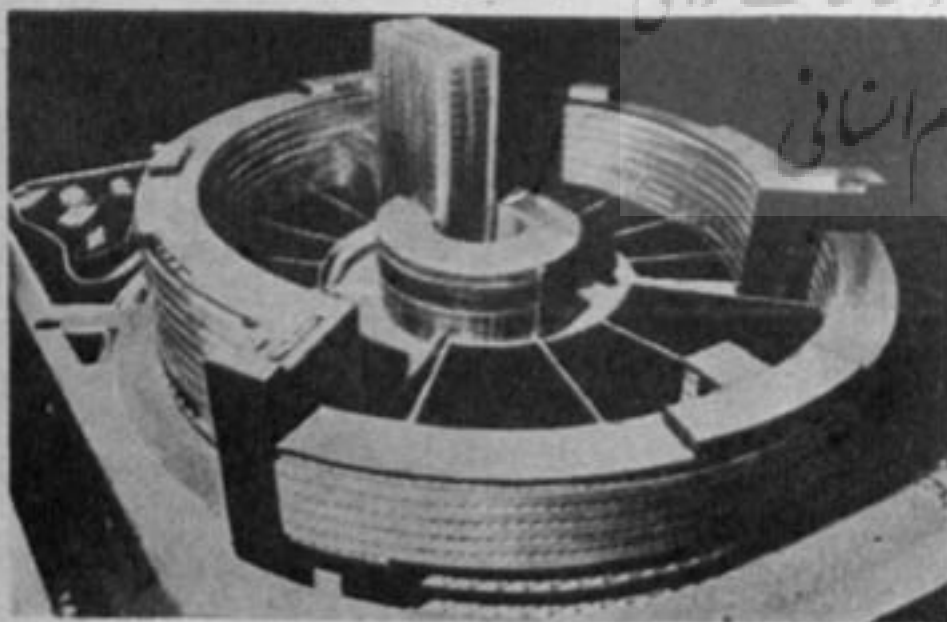
مسئله حمل و نقل بطور منظمی در این شهر پیش بینی شده است. اتومبیلها باید از راههایی که محلات شهر را دور میزند دور تقاطع هاب شکل «پل-جاده» در میآیند، رفت و آمد کنند. پیاده روند گسان و دوچرخه سواران حق دارند از راههای فرعی که بداخل محلات منشعب شده و به خیابانها و کوچه ها منتهی میشوند عبور و مرور نمایند.

یک چنین وضعی باعث میشود که بتوان از قبل حدس زد که مثلاً يك تازه وارد بر حسب درآمد ماهیانه خود در کدام يك از محلات جایگزین خواهد شد (از نظر اجاره خانه) به کدام رستوران یا کافه خواهد رفت و برای رسیدن به محل کار خود بر حسب وسیله نقلیه ای که انتخاب کند از کدام مسیر خواهد گذشت.

در حاشیه شهر، طرف شمال و سمت غرب مناطق صنعتی قرار دارند. در این مناطق کارخانه ها و کارگاهها



مطالعات فرسایشی و رقیب برج ایفل



پاریس زیباترین فرستنده رادیو تلویزیون را میسازد عمارت فوق که مقابل برج ایفل بنا خواهد شد ۵۰۰ هزار متر مربع زیر بنا خواهد بود در وسط ساختمان بلند ۶۰ متری فرستنده دور اطراف آن عمارات مربوط فرستنده و ساختمان های اداری آن خواهد بود.





مرکز شهر جدید هارلو با طرح های ساختمانی ساده برای حداکثر استفاده از نور و آفتاب

و خلاصه ای هستند از مشکلاتی که برای اولین بار ایجاد آزمایش شهرهای جدید در کشورهای متقدم قدیمی بوجود می آورد. با وجود این امید میرود که این آزمایش مجزا و منحصر بفرد در آینده بصورت يك اقدام اجتناب ناپذیر و عمومی در آید و بنا بر این بد نیست که از هم اکنون درباره آن بمطالعه و تفکر پرداخت.

هارلو تاریخ و گذشته ندارد ولی از هم اکنون بصورت يك افسانه در آمده است. ❁❁

شهر بهمن بلوغ رسید، اختیارات خود را به يك شهرداری که با آراء عمومی انتخاب شود بسپرد. ولی در ضمن عمل معلوم شد که مالکیت تقریباً انحصاری شهرهای جدید (زمین و ساختمانها) با واسطه «کمیته توسعه» در حقیقت، بعده دولت میافتد.

روزی که این کمیته توسعه اختیارات خود را بیک شورای شهرداری انتخابی تعویض کند مثل اینست که تمام مسئولیت شهر را بیک شهرداری محلی کم تجربه واگذار کرده باشد و دولت شهامت چنین کار پرخطری را در خود نمی بیند. بهمین جهت يك دستگاه مخصوص قیمومیت در نظر گرفته شده که شهرهای جدید را اداره کند. به عبارت دیگر دولت شهر هارلو و سایر شهرهای نظیر آنرا «مملی» میکند.

ملاحظه میشود که مسائل مربوط با ایجاد يك چنین شهرهای جدیدی تا چه حد فاض و مشکل است.

البته این مسائل نمودار سطحی

انتقالی خود بوسیله يك «کمیته توسعه» اداره شود. این کمیته باید هنگامیکه

دوسریاز مرتب پروخالی خواهد شد و شهری که تبدیل به محل سکونت طولانی ولی بهر حال موقت مردم باشد، خاصیتی نخواهد داشت و از نظر اجتماعی این يك شکست اساسی محسوب خواهد شد.

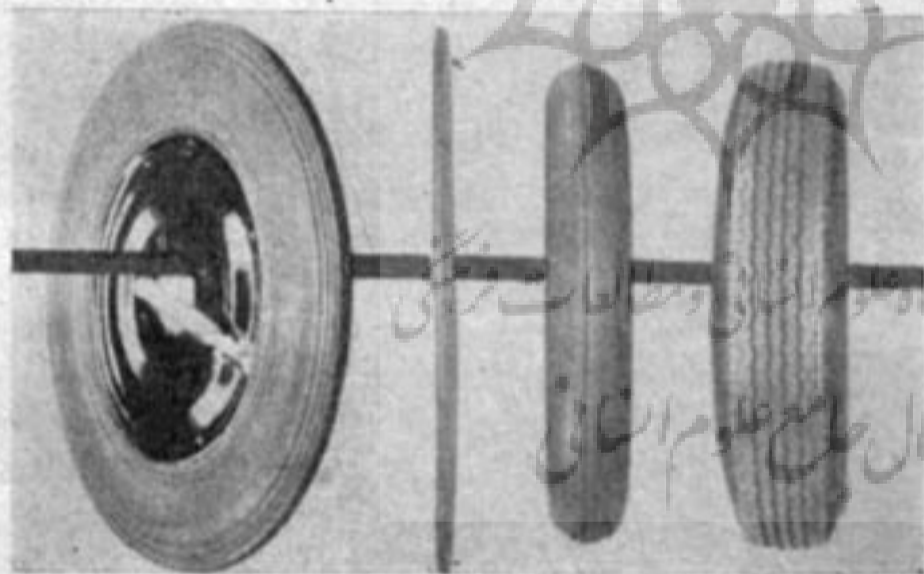
و اما یکی دیگر از فاض ترین مسائل عبارتست از تعیین وضع اداری این قبیل شهرهای جدید. دولت تاکنون ۱۷۲ میلیون لیره به شهرهای جدید پیش قسط داده است.

طبق محاسبه کارشناسان مالی ناهنگامیکه تمام این شهرهای جدید با الاحداث با سرعت فعلی پایان برسند جمع پرداختهای دولت به ۴۰۰ میلیون لیره بالغ خواهد شد!

این مبالغ هنگفت از خزانه برداشت میشود و حکم يك قرشه دراز مدت را دارند. هیچکدام از شهرهای جدید هنوز قادر نیستند قروض خود را بدواً بپردازند. تعادل اقتصادی این شهرها باید بیشتر از راه جلب واحدهای صنعتی به منطقه خود تامین شود. هارلو امروز دارای ۶۳ کارخانه (صنایع سبك) میباشد که تقریباً هشت هزار نفر در آنها بکار مشغولند.



قبلاً پیش بینی شده بود که هر يك از این شهرهای جدید در دوران



شکل ۱

شکل ۲

لاستیک يدك آتیه

کارخانجات دنلوپ در انگلستان لاستیکهای يدکی جدید ساخته اند که در حال اولیه (شکل ۱) نازک است و بسهولت قابل حمل میباشد. در مواقع لازم با فشار آوردن بر روی يك دکمه توپ اسفید کربنوک (شکل ۲) چرخ بباد کرده و پس از چند ثانیه مانند يك لاستیک معمولی از آن استفاده میکنند. این لاستیکهای زاپاس فقط برای ۶۰۰ کیلومتر ساخته شده و پس از ۶۰۰ کیلومتر راه باید آنرا عوض کرد.