



الگوی متفاوت از حمل و نقل و توسعه‌ی شهری

نوشته: اتریک پینالوسا - شهردار سابق بوگوتا (پایتخت کلمبیا)
ترجمه: مهدی دهقان - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری
Mehdigeoplanning@Yahoo.Com

مقدمه

ابراز نگرانی می‌کند. عجیب این‌که توجه مشابهی در مورد محیط‌های انسانی تاکنون ظاهر نشده است. در زمان ما، آنچه که به محیط مطلوب برای یک گوریل یا وال مربوط می‌شود، بسیار آشکارتر از آن است که با محیط مطلوب برای یک کودک شاد ارتباط پیدا می‌کند. امروزه ما بیش مشترکی را جمع به محیط انسانی مطلوب نداریم، و این بیش درباره‌ی نظام حمل و نقل بسیار کم‌تر مشاهده می‌شود.

مسأله‌ی حمل و نقل با دیگر مسائل موجود در جوامع در حال توسعه تفاوت دارد. زیرا به جای این‌که وضع آن با رشد اقتصادی بهتر شود، شرایط بدتری پیدا می‌کند. در حالی که با وقوع رشد اقتصادی، بهداشت، آموزش و... ارتقا پیدا می‌کنند، اما وضع حمل و نقل بدتر می‌شود. حمل و نقل جزء اصلی یک الگوی متفاوت، اما بسیار متناسبی است که می‌تواند و باید به وسیله‌ی شهرهای جهان سوم به اجرا درآید. الگویی که من به توصیف آن خواهم پرداخت، بیش از این‌که الگویی اجتماعی سیاسی باشد، الگویی برای شیوه‌ی خاصی از زندگی در شهرهاست که ضرورت‌های اجتماعی - اقتصادی مهمی را به همراه دارد. اگر که ما حقیقتاً در مورد عدالت اجتماعی، پایداری

اکثر مباحث و تصمیمات مربوط به خط‌مشی‌های عمومی، همانند آنچه که به اقتصاد کلان مربوط می‌شود، بسیار موقتی هستند. این‌که بیش‌تر انقلاب‌ها یا مبارزات استقلال‌طلبانه‌ی کشورها، صد سال قبل یا بعد از زمان واقعی شان اتفاق می‌افتادند و یا در بعضی موارد، اصلاً اتفاق نمی‌افتادند، به شیوه‌ی زندگی امروزی مردم ارتباطی ندارد. در عوض، شیوه‌ای که ما با آن شهرهای خود را می‌سازیم، به میزان بسیار زیادی بر کیفیت زندگی نسل‌های آینده که قرار است صدها سال بعد بیایند، تأثیر دارد. وظیفه‌ی همه‌ی ما در ارتباط با ایجاد محیط‌هایی که نسل‌های آینده در آن زندگی خواهند کرد، این نیست که شهری بسازیم با عملکرد مؤثر. بلکه وظیفه‌ی ما ایجاد محیطی است که در آن اکثر مردم تا حد امکان سرزنده و خوشبخت باشند. تعریف خوشبختی مشکل و اندازه‌گیری آن غیرممکن است. اما فراموش نکنیم، خوشبختی چیزی است که تلاش همه‌ی ما، چه به طور دسته‌جمعی و چه به طور فردی، به خاطر آن است. در طول ۴۰ سال گذشته، موضوعات زیست‌محیطی باعث نگرانی عمیق همه‌ی جوامع شده‌اند. به طوری که امروزه هر کودک هشت ساله در مورد جنگل‌های حاره‌ای و بقای گوریل‌های کوهستانی

محیط زیست و رشد اقتصادی تعهد داریم، باید از الگوی شهری حمایت کنیم که کاملاً با الگوهای که در طول قرن گذشته تا کنون دنبال می شده اند، متفاوت باشد.

اساس مدل جدید، محدودیت شدید استفاده از اتومبیل و وسایل نقلیه‌ی خصوصی، در طول ۵ یا ۶ ساعت از زمان اوج ترافیک روزانه است. شهروندان هر روز صبح و بعد از ظهر به مدت ۲/۵ یا ۳ ساعت منحصراً با استفاده از حمل و نقل عمومی، دوچرخه، یا پیاده روی حرکت خواهند کرد. این امر ساده‌انگارانه به نظر می‌رسد. با این همه، من از شما می‌خواهم تا روی ضرورت‌های زیست محیطی آن از لحاظ سر و صدا، آلودگی هوا، مصرف انرژی و کاربری زمین بیندیشید. از لحاظ اجتماعی این اقدام می‌تواند به آزادسازی منابع بسیار زیادی کمک کند که امروزه صرف نگهداری جاده‌ها می‌شوند. اکثر این منابع که می‌توان آن‌ها را برای سرمایه‌گذاری به منظور رفع احتیاجات طبقات فقیر به کار برد، برای شهروندان دارای درآمد بالاتر مصرف می‌شود. این کار می‌تواند فارغ از میزان درآمد و پایگاه اجتماعی، همه‌ی شهروندان را در استفاده از فضاهای عمومی، حمل و نقل یا دوچرخه، برابری ببخشد. و مهم‌تر این که با این کار می‌توان به شهرها اجازه داد، به مکان‌هایی تبدیل شوند که عمدتاً به مردم تعلق دارند. با این همه، در ۸۰ سال گذشته ما بیش‌تر شهرهای خود را برای حرکت وسایل نقلیه‌ی موتورساز ساخته‌ایم تا شهری برای مردم.

شهری برای مردم

یکی دیگر از عناصر سازنده‌ی مدل شهر جدید، کیفیت بسیار بالای فضاهای عمومی پیاده‌روست. حداقل، فضای پیاده‌روهای عمومی می‌باید به اندازه‌ی فضای جاده‌ها باشد. بنابراین: باید مسیرهای مخصوص دوچرخه، خیابان‌های بزرگ منحصر به پیاده‌روی، و مسیرهای سرسبز را در تمام جهات شهر گسترش داد؛ هیچ کودکی نباید بیش از سه بلوک ساختمانی از پارک فاصله داشته باشد؛ قطعات بزرگ زمین اطراف شهرها باید به پارک تبدیل شوند؛ مسیرهای مخصوص دوچرخه و پیاده‌روی، یا ارتباط با نواحی سرسبز اطراف شهرها، باید تماس همه شهروندان را با طبیعت به راحتی فراهم سازند؛ و همه‌ی سواحل باید دارای امکانات عمومی و زیرساخت‌های اساسی باشند.

خداوند ما را به عنوان موجودات راه‌رونده خلق کرده است؛ موجوداتی پیاده‌رو. همان‌طور که ماهی به شنا، پرنده به پرواز، و گوزن به دویدن احتیاج دارد، ما نیز نیازمند پیاده‌روی هستیم؛ اما نه به منظور بقا، بلکه به لحاظ شاد زیستن. پرنده می‌تواند درون قفس کوچکی زنده بماند و حتی جوجه‌هایش را نیز به دنیا

بیاورد، اما گمان می‌رود که این پرنده در درون قفس بزرگی به اندازه‌ی یک سالن که بتواند در آن آزادانه پرواز کند، زندگی شادتری دارد. ما می‌توانیم در تمام طول زندگی مان در یک آپارتمان زندگی کنیم، اما اگر بتوانیم به آزادانه‌ترین شکل ممکن پیاده‌روی و حرکت کنیم، زندگی بسیار شادتری خواهیم داشت. اهمیت فضاهای پیاده‌روی عمومی را نمی‌توان اندازه گرفت. ما نمی‌توانیم با ریاضی ثابت کنیم، پیاده‌روهای عزیزتر، خیابان‌های مخصوص عابران پیاده، یا پارک‌های فراوان‌تر و بهتر، کدامیک باعث شادی بیش‌تر مردم می‌شوند. با این همه، با فکر کردن متوجه می‌شویم که بیش‌تر چیزهایی که در زندگی بسیار مهم هستند (مانند دوستی، زیبایی، عشق و وفاداری) را نیز نمی‌توان اندازه گرفت. پارک‌ها و دیگر مکان‌های پیاده‌روی، برای زندگی با نشاط شهری ضروری هستند. تفاوتی عجیب بین پارک‌ها و دیگر سرمایه‌گذاری‌های عمومی وجود دارد. چنان‌که مردم فاقد امکانات حمل و نقل، آب لوله‌کشی، یا دیگر خدمات عمومی مرسوم باشند، احساس نارضایتی خواهند کرد. اما اگر آن‌ها به این خدمات دسترسی داشته باشند، رضایت چندانی نسبت به آن ندارند. برعکس، اگر مردم فاقد پارک یا دیگر فضاهای پیاده‌روی باشند، چندان نارضایتی نخواهند بود. اما اگر این مکان‌ها را در اختیار داشته باشند، همیشه خرسند خواهند بود. زیرا اکثر خدمات دولتی به منظور زندگی بهتر ارائه می‌شوند، در حالی که فضاهای پیاده‌رو به خودی خود هدف هستند و عملاً زندگی بهتری را فراهم می‌آورند.

چند ماه پیش، من تحت تأثیر صحنه‌ای مستند از حواصیل‌های موجود در مرداب‌های برزیل قرار گرفتم. موقعی که بچه‌حواصیل‌ها مشغول یادگیری پرواز بودند، بعضی از آن‌ها به داخل آب سقوط می‌کردند و بلافاصله در کام تمساح فرو می‌رفتند. در آن هنگام که من نسبت به حواصیل‌ها دلسوزی می‌کردم، متوجه شدم که کودکان هم در شهرها با همین محضه مواجه هستند. وقتی خانه‌ی خود را ترک می‌کنند، خطر تصادف با اتومبیل آن‌ها را تهدید می‌کند. این موضوع یک نظریه نیست. هزاران کودک در سراسر دنیا به وسیله‌ی اتومبیل‌ها کشته می‌شوند. همان‌طور که خردسالان از گرگ می‌ترسند، کودکان شهری نیز در معرض خطر اتومبیل‌ها قرار دارند و از آن بیمناک هستند. یکی از دلایل اصلی حرکت به سوی حومه‌ها، یافتن محیط‌هایی است که کودکان را از خطر اتومبیل‌ها مصون می‌دارد. دلیل دیگر، داشتن ارتباط نزدیک با طبیعت و فضاهای سبز است. گروه‌های دارای درآمد‌های بالا، همیشه از طریق ویلاهای دریاکنار، خانه‌های نزدیک دریاچه‌ها، کلبه‌های کوهستانی، گذراندن تعطیلات در آلاسکا یا آفریقا، یا داشتن





باغ‌های بزرگ، به طبیعت دسترسی داشته‌اند. پارک‌ها به بقیه‌ی جامعه اجازه می‌دهند تا به خوبی این تماس را داشته باشند.

در وهله‌ی اول ممکن است تصور شود، در شهرهای جهان سوم که نیازهای برآورده نشده‌ی بسیاری وجود دارند، توجه به فضاهای پیاده‌روی دارای کیفیت بالا، سبک سری است. برعکس، در جاهایی که شهروندان از لحاظ امکانات رفاهی و مصرفی دچار کمبود هستند، بهتر و مؤثرتر این است که کیفیت زندگی از طریق امکانات عمومی نظیر پارک‌ها، مراکز خرید و پیاده‌روها بین آن‌ها توزیع شود؛ نه این که درآمدهای شخصی فقرا را افزایش داد. فراهم کردن بعضی از خدمات و کالاهای مصرفی شخصی نظیر اتومبیل، رایانه، یا سفر به پاریس، برای همه‌ی شهروندان غیرممکن است. با این همه، مهیا کردن مدرسه، کتابخانه، پیاده‌رو و پارک بسیار خوب برای آن‌ها امکانپذیر است. محرومیت‌های افراد کم‌درآمد را نمی‌توان به طور واقعی در موقع ساعات کاری تشخیص داد، بلکه در طول اوقات فراغت است که تفاوت‌ها احساس می‌شوند. در حالی که طبقات پر درآمد صاحب اتومبیل هستند و با آن به باشگاه، تئاتر، رستوران، بیلاق و تعطیلات می‌روند، برای قشر پائین جامعه، فضای عمومی تنها جایگزین تفریحی به جای تلویزیون است. پارک‌ها، مراکز خرید، خیابان‌های مخصوص پیاده‌روی و پیاده‌روها، برای تحقق عدالت اجتماعی ضرورت دارند. پیاده‌روهای دارای کیفیت عالی جزء اصلی یک شهر دموکراتیک محسوب می‌شوند. غالباً تصویر آسمانخراش‌ها و بزرگراه‌ها برای توصیف ترقی یک شهر به کار می‌رود. اما در واقع شهر موقعی متمکن محسوب می‌شود که کودک قادر باشد، با سه چرخه‌اش به آسانی و با ایمنی در هر نقطه حرکت کند؛ نه موقعی که این شهر صرفاً دارای بزرگراه‌هاست.

پارک‌ها و فضاهای عمومی برای یک جامعه‌ی دموکراتیک نیز اهمیت دارند، زیرا تنها مکان‌هایی هستند که در آن، مردم به طور برابر با یکدیگر برخورد می‌کنند. در جوامع بسیار سلسله‌مراتبی کنونی، با توجه به تفاوت‌های اجتماعی-اقتصادی، ما برخوردهای متفاوتی داریم. شاید برخورد یک مقام عالی‌رتبه با یک دربان، با توجه به موقعیت و قدرت او صورت گیرد، اما در پیاده‌روها و پارک‌ها، همه‌ی ما به طور مساوی با یکدیگر برخورد می‌کنیم.

برای توجیه تمام مطالب بالا به ذکر تلاش‌های گسترده‌ای می‌پردازم که در زمان تصدی من به عنوان شهردار «یوگوتا»، در جهت ایجاد فضاهای عمومی پیاده‌روی انجام شده است: صدها هزار متر مربع پیاده‌روهای مشجر، بیش از ۲۰۰ کیلومتر مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه‌سواری، مسیر سراسر ۴۵ کیلومتری که محلات فقیر و ثروتمند را به هم پیوند می‌داد، بیش از ۳۰۰

پارک کوچکی که به وسیله‌ی خود اجتماعات فقیر پیشنهاد و ساخته شدند، و مجموعاً ۱۱۲۳ پارک جدید یا پارک‌های بازسازی شده. در مرکز شهر، کمی دورتر از ساختمان ریاست جمهوری، ما بیش از ۶۰۰ خانه را در منطقه‌ی کاملاً ویرانه‌ای که شاید بزرگ‌ترین مرکز جرم جهان شده بود، خراب کردیم و به جای آن، ۲۰ هکتار پارک به وجود آوردیم. این مکان باید برای توسعه‌ی سکونتگاهی، جای جذابی می‌شد. ما یکی از خیابان‌های اصلی مرکز شهر را به خیابان مخصوص پیاده‌روی تبدیل کردیم. همچنین، در سراسر بعضی از فقیرترین محلات موجود در آمریکای لاتین که هنوز خیابان‌های و سایل نقلیه موتوری آن آسفالت نشده بودند، حدود ۱۷ کیلومتر خیابان مخصوص پیاده‌روی ایجاد کردیم که دارای درخت، لامپ و نیمکت است. دعوای سیاسی به آسانی حل و فصل نمی‌شدند. من ورود اتومبیل به پیاده‌روها را ممنوع کردم. در پایان، بوگوتا از یک شهر شدیداً منفور و مطرود به شهری تبدیل شد که شهروندان کنونی‌اش به آن عشق می‌ورزند.

پیامدهای استفاده‌ی نامحدود از اتومبیل

تا زمانی که ما ندانیم چه نوع شهری می‌خواهیم، نمی‌توانیم در مورد حمل و نقل شهری صحبت کنیم. و برای صحبت کردن در مورد شهری که می‌خواهیم، باید از شیوه‌ی زندگی مطلوب خود حرف بزنیم. آیا می‌خواهیم شهری را برای کودکان و سالخورده‌گان و همه‌ی انسان‌ها ایجاد کنیم یا شهری برای اتومبیل‌ها؟ سؤالات اساسی در مورد مهندسی نیستند، بلکه به شیوه‌های زندگی مربوط می‌شوند. در یک شهر جدید، در وهله‌ی اول ما جامعه‌ای را می‌خواهیم که حداکثر مساوات در آن برقرار باشد. بدین منظور، کیفیت توزیع زندگی بسیار مهم‌تر از توزیع درآمد است. مساواتی که واقعاً اهمیت دارد، همان چیزی است که به یک کودک مربوط می‌شود: دسترسی کافی به مواد غذایی، تفریح، آموزش، امکانات ورزشی، فضاهای سبز و آن‌گونه محیط زندگی که تا حد امکان، از گزند و سایل نقلیه‌ی موتوری در امان باشد. شهر باید دارای امکانات فرهنگی بسیار زیاد با فضاهای عمومی دارای جمعیت، سطوح پائین آلودگی هوا و آلودگی صوتی، و زمان کوتاه جابه‌جایی باشد.

حمل و نقل شهری بیش از این که موضوعی فنی باشد، موضوعی سیاسی است. ابعاد فنی اهمیت چندانی ندارند. تصمیم‌گیری در مورد این که چه کسی از الگوهای پذیرفته شده منتفع شود، مشکل است. آیا ما به خود اجازه می‌دهیم که الگوی حمل و نقلی را به وجود آوریم که با الگوهای موجود در شهرهای جهان پیشرفته متفاوت باشد؟ آیا ما جرأت ایجاد سیستمی از حمل و نقل را داریم که به نیازهای اکثر مردم کم‌درآمد، بیش از نیازهای

اقلیت صاحب اتومبیل، اولویت بدهد؟ آیا ما در تلاش هستیم تا روش های مؤثر و اقتصادی را انتخاب کنیم تا با آن، جابه جایی جمعیت شهر را به تمیزترین و راحت ترین شکل ممکن انجام دهیم؟ یا ما فقط سعی می کنیم، مشکلات آمد و شد طبقات بالای جامعه را کاهش دهیم؟

شهر جدید باید دارای تراکم جمعیتی زیادی باشد، تراکمی بیش تر از ۱۲۰ نفر در هر هکتار (۱۲ هزار نفر در هر کیلومتر مربع). به دلایلی که در ادامه ذکر می شود، ما باید شهرهایی با تراکم بالایی جمعیت داشته باشیم:

* سیستم های حمل و نقل دارای بسامد بالا، اما کم هزینه.

* زمان جابه جایی کوتاه تر.

* تحرک بخشیدن به کسانی که به اتومبیل دسترسی ندارند؛

همانند فقیران، کودکان و سالخوردهگان.

* تجمع مردم در فضاهای عمومی پیاده رو.

* امکانات غنی فرهنگی

* کاربری کارآمد زمین.

* صرف مخارج کم تر برای ساخت و نگهداری جاده ها (اگر بوگو تا تراکم شهر آتلانتا را داشت، ممکن بود منطقه ای حدود ۲۰ برابر وسعت کنونی خود را اشغال می کرد و شبکه ای جاده ای آن نیز ممکن بود بسیار طولانی تر می شد).

به این دلایل، بیش تر متخصصان شهری سراسر جهان در

مورد ارزش تراکم توافق نظر دارند. امروزه استفاده ی بی قید و

شرط از اتومبیل به طور اجتناب ناپذیری باعث توسعه ی حومه ها

شده است. در درجه ی اول، استفاده ی آزاد از اتومبیل، ترافیک

به وجود می آورد. تجربه های بین المللی این واقعیت را نشان

می دهند که تلاش در جهت حل مشکلات ترافیکی، به کمک

ساخت جاده های بیش تر و بزرگ تر، همانند تلاش در جهت

خاموش کردن آتش یا بنزین است. در ایالات متحده، به رغم

وجود بزرگراه های فراوان، هر ساله زمان تلف شده در ترافیک

افزایش می یابد. یک بزرگراه جدید باعث ساخت و سازهای

جدیدی در دو طرف خود می شود و بنابراین، ترافیک مخصوص

خودش را ایجاد می کند. بیایید بزرگراه های جدیدی را فرض

کنیم که قرار است از مرکز یک شهر به مکان های اطراف آن کشیده

شوند. به محض این که این بزرگراه ها کامل شدند، و یا حتی

قبل از تکمیل آن ها، پروژه های خانه سازی، مراکز خرید و

کارخانه های جدیدی در دو طرف آن ها و مناطق نزدیکشان ساخته

می شود. جاده ی جدید باعث برانگیخته شدن توسعه ی شهری،

تراکم های کم تر، و مسافرت های طولانی تر می شود. ده سال

پس از ساخته شدن جاده ها، مشکلات ترافیکی همانند وضعیت

اول خواهند شد؛ ولی طول متوسط سفرها بیش تر می شود. به

است با همان تعداد اولیه ی وسایل نقلیه که مسافت دو برابر را طی می کنند.

با توجه به آنچه که بر شمرده ایم، ایجاد زیرساخت های جدید

جاده ای به منظور حل مشکلات ترافیکی، نه تنها واپس گرایانه

است و شهر را غیر انسانی می کند، بلکه بیهوده است. ساختن

جاده های بیش تر به منظور حل مشکلات ترافیکی یک نکته را

نمایان می سازد: این کار به همان اندازه اشتباه است که به منظور

کاهش تورم خواسته باشیم، میزان سود را پائین بیاوریم. با وجود

نشانه های قاطعی که بیان کننده ی این اشتباهات هستند، اما در

سراسر جهان انجام آن ها ادامه می یابد.

محدود کردن استفاده از اتومبیل

تنها راه حل واقعی این است که به جای استفاده از خودروهای

شخصی، بیش تر حمل و نقل عمومی را برای جابه جایی مردم

به کار ببریم. بعضی از صاحب نظران به منظور محدود کردن

استفاده از اتومبیل، افزایش هزینه های استفاده از آن را پیشنهاد

می دهند: عوارض، حق ثبت وسایل نقلیه، مالیات بر بنزین، یا

هزینه های جاده ای متفاوت با توجه به نوع جاده و ساعت روز.

من مخالف چنین طرح هایی هستم، زیرا به این ترتیب، جامعه

مخارج زیادی را از راه های متفاوت متحمل می شود که

هزینه های ذکر شده نمی توانند آن طور که باید و شاید، این مخارج

را جبران کنند؛ مخارجی که می توان چنین بیان کرد: ارزش

واقعی زمینی که به فضاهای جاده ای اختصاص یافته است،

آلودگی هوا و آلودگی صوتی، هزینه های ساخت و نگهداری از

جاده ها، سیاستگذاری ها، مختل شدن زندگی عادی و ایجاد

خطر برای کودکان. هزینه های استفاده از جاده ممکن است

شرایطی را به وجود آورند که به موجب آن، تعدادی از شهروندان

صاحب اتومبیل، دارای شبکه ی خیابان های مخصوص خود

شوند.

در حالی که در شهرهای پیشرفته به ازای هر هزار نفر

شهرنشین بیش از ۶۵۰ اتومبیل وجود دارد، در شهرهای

کشورهای در حال توسعه، هر هزار شهروند کم تر از ۲۰۰ و در

اغلب موارد کم تر از ۱۰۰ اتومبیل در اختیار دارند. تأثیر مشترک

رشد عنان گسیخته ی جمعیت و آزادانه مجهز شدن به وسایل نقلیه

موتوری، باعث شرایط سخت زندگی و مشکلات بکسانی در

شهرهای جهان سوم خواهد شد. اگر ما به دموکراسی و

مشارکت اعتقاد داریم، پس باید بپذیریم، مردم درک روشنی از

همه ی موارد ذکر شده داشته باشند و قادر باشند در مورد آن نظر

بدهند. برای مثال، درباره ی ممنوعیت استفاده از اتومبیل در

طول ساعات شلوغ روز تصمیم بگیرند. آیا در مورد این که فقط

اکثریت شهروندان فاقد اتومبیل بتوانند از این محدودیت ها منتفع



شوند، شکی وجود دارد؟ این کار می‌تواند چنین محاسنی داشته باشد: کاهش زمان جابه‌جایی، در صورتی که ترافیک ناشی از اتومبیل‌ها نتواند سرعت اتوبوس‌ها را کم کند؛ هوای پاک‌تر و صدای کم‌تر؛ روابط مساوات طلبانه‌ی بیش‌تر با مالکان اتومبیل؛ دسترسی بیش‌تر به منابع عمومی برای سرمایه‌گذاری‌های مهم‌تر؛ محیطی کم‌خطرتر و انسانی‌تر برای پرورش کودکان؛ و نیاز کم‌تر به تخریب محلات برای ایجاد شریان‌های پرسرعت، یکی از دلایل این‌که تا به حال این معیار پذیرفته نشده، این است که اولویت‌های نظام اقتصادی و سیاسی در جهت حل نیازهای فقرا یا حتی منتفع کردن اکثریت جمعیت نیستند، بلکه این اولویت‌ها بیش‌تر در پی حمایت از گروه‌های پردرآمد و مسلط جامعه هستند.

در اکتبر سال ۲۰۱۰، اکثر رأی‌دهندگان شرکت‌کننده در یک همه‌پرسی در بوگوتا، در برابر این سؤال که آیا می‌خواهند از ژانویه‌ی سال ۲۰۱۵ به بعد، در روزهای غیر تعطیل بین ساعات ۹ تا ۶ صبح و ۴/۳۰ تا ۷/۳۰ بعدازظهر از ورود اتومبیل به بعضی خیابان‌ها جلوگیری شود، پاسخ مثبت دادند. بعد از آن، اجرای قانونی آن مستلزم تعداد زیادتری از رأی‌دهندگان شرکت‌کننده در همه‌پرسی بود. با این همه، ثابت شده است که مردم می‌توانند - و شاید برای آن‌ها بهتر باشد - که راه‌های متفاوت سازماندهی زندگی شهر و حمل و نقل شهر را طرح‌ریزی کنند. فراتر از امتیازات زیست‌محیطی شهری که اساساً بتواند بدون اتومبیل جابه‌جایی را انجام دهد، ضرورت‌های اقتصادی نیز اهمیت دارند. پس انداز خصوصی افراد، از هزینه‌ی گارژها، استهلاک وسایل نقلیه و تأمین سوخت، می‌تواند صرف دیگر کالاها شود. ممکن است یک شهر رویکرد محتاطانه‌تری را اتخاذ کند و به جای این‌که استفاده از اتومبیل را محدود سازد، صرفاً به ساخت سیستم حمل و نقل گسترده‌ای مبتنی بر اتوبوس با مسیرهای ویژه مبادرت ورزد. اما چرا بقیه‌ی جامعه باید اجازه دهند که اقلیت استفاده‌کننده از اتومبیل، صدا، آلودگی هوا و دیگر هزینه‌های اجتماعی را تولید کنند؟

هزینه‌های عمومی را که صرف ساخت و نگهداری جاده‌ها، تأمین نیروی پلیس راهنمایی و پرداخت مخارج بیمارستانی افراد ضدمده‌دیده از تصادفات رانندگی می‌شوند، نه فقط می‌توان در فراهم کردن حمل و نقل عمومی بسیار خوب به کار برد، بلکه می‌توان به ساخت مدرسه، کتابخانه و پارک اختصاص داد. البته مردم می‌توانند صاحب اتومبیل باشند تا در ساعات عادی (به غیر از ساعات اوج ترافیک) و یا برای مسافرت به مناطق روستایی در تعطیل آخر هفته، از آن استفاده کنند. آن‌ها همچنین می‌توانند، موقعی که به اتومبیل نیاز دارند، آن را کرایه کنند. مقامات شهرداری با راهایی از فشار برای یافتن پارکینگ مورد نیاز

اتومبیل‌ها، می‌توانند توجه خود را روی تلاش‌های بهتری نظیر ساخت فضاهای عمومی پیاده‌روی متمرکز سازند.

شهری نظیر آنچه در این جا پیشنهاد شده است، می‌تواند نمونه‌ای جهانی از پایداری، کیفیت زندگی، و عدالت و انسجام اجتماعی باشد و برای متخصصان واجد شرایط و سرمایه‌گذاران بسیار جذاب شود. در گذشته، سرمایه‌گذاری‌ها به وسیله‌ی انواع گوناگون یارانه‌ها جذب می‌شدند، اما در دانش اقتصاد جدید، شاید مهم‌ترین عامل رقابتی، کیفیت زندگی شهر باشد. بیایید تصور کنیم، در یک شهر بزرگ، هزار نفر از ثروتمندان آن تصمیم بگیرند که برای جابه‌جایی روزانه از بالگرد خصوصی استفاده کنند. بالگردها دارای سر و صدای بسیار زیادی هستند.

چه طور بقیه‌ی جامعه می‌توانند از آرامش که حق طبیعی آن‌هاست، صرف نظر کنند؟ چرا باید اکثریت مردم به خاطر منافع تعداد معدودی، از صدای زیاد صدمه ببینند؟ با وجود این‌که در مقایسه با بالگرد، اقلیت استفاده‌کننده از اتومبیل هزینه‌های بیش‌تری را برای اکثریت به وجود می‌آورند؛ به خاطر این‌که اتومبیل‌ها آرامش عمومی را مختل می‌سازند، هوارا آلوده می‌کنند و چون به هزینه‌های بسیار زیادی برای ساخت جاده و زیرساخت‌ها نیازمندند و بنابراین بودجه‌های اندک عمومی را جذب می‌کنند. نکته‌ی بسیار مهمی که در مثال بالگردها نشان داده شد این است که هرچند امکان دارد چند صد نفر از مردم برای جابه‌جایی خود از بالگرد استفاده کنند، اما استفاده از آن برای همه‌ی مردم در یک شهر غیرممکن است. همین موضوع در مورد استفاده از اتومبیل‌های شخصی هم صدق می‌کند. نظام شهری در حالی که کار خود ادامه می‌دهد که با وجود نابرابری‌ها و هزینه‌های بسیار بالا، فقط طبقه‌ی اقلیت خاصی از اتومبیل استفاده می‌کنند. بنابراین امکان ندارد که هر شهروندی برای جابه‌جایی خود از اتومبیل خصوصی بهره‌بگیرد. در غیر این صورت، مشکلات بسیار گسترده خواهند شد و جاده‌های پرسرعت، ساختار و کیفیت انسانی شهر را نابود خواهند کرد.

هنوز هیچ شهری در جهان موفق به اجرای روشی اساسی برای محدود کردن استفاده از اتومبیل نشده است. در طول دوره‌ای که من شهردار بوگوتا بودم، چندین طرح را برای کاهش استفاده از اتومبیل اجرا کردیم. از طریق یک سیستم شماره‌گذاری، در طول ساعات اوج هر روز ۴۰ درصد کل اتومبیل‌ها نمی‌توانستند به خیابان‌ها بیایند. هر اتومبیل در هر هفته دو روز این محدودیت را داشت. این کار باعث شد، زمان مسافرت‌های روزانه به حدود ۴۸ دقیقه کاهش یابد و مقدار آلودگی‌ها هم پائین بیاید. میزان گازهای سمی ۱۰/۳ درصد کاهش پیدا کرد.

بوگوتا از روش «سیکلوویا»^۲ استفاده کرده است که به موجب

آن، یکشنبه‌های هر هفته به مدت ۷ ساعت شریان‌های اصلی شهر روی وسایل نقلیه موتوری بسته می‌شد. ما میزان مسیرهای بسته‌شده‌ی ترافیکی را دو برابر کردیم: هم‌اکنون ۱۲۰ کیلومتر از شریان‌های اصلی شهر روی وسایل نقلیه موتوری بسته شده‌اند؛ برای این که مردم بتوانند از آن‌ها برای دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی استفاده کنند. بیش از ۱/۵ میلیون نفر در پایان هر هفته از خانه‌های خود بیرون می‌آیند تا در این خیابان‌ها، اجتماعی جشن‌گونه داشته باشند. ما سنت جدیدی را آغاز کرده‌ایم: بستن همین ۱۲۰ کیلومتر جاده در شب کریسمس، برای این که شهروندان بیرون بیایند و زیبایی‌های کریسمس را ببینند. در نتیجه‌ی چنین اقدامی، تقریباً نیمی از شهروندان یعنی حدود سه میلیون نفر از آن‌ها، از تمام گروه‌های سنی و پایگاه‌های اجتماعی، به این خیابان‌ها می‌آیند. چنین کاری حس تعلق به اجتماع را به وجود می‌آورد.

کار جمعی دیگری که ما انجام داده‌ایم، تعیین «روز بدون ماشین» است. در یکی از روزهای پنجشنبه، تقریباً هفت میلیون از ساکنان شهرها با گذاشتن اتومبیل‌هایشان در خانه، بدون اتومبیل به محل کار خود رفتند. این کار به خوبی انجام شد. ۹۸ درصد مردم به طور عادی و با اتوبوس، دوچرخه، یا تاکسی به مدرسه و محل کار خود رفتند. مردم از این کار ماجراجویانه لذت بردند. در همه‌پرسی اکتبر سال ۲۰۰۰، تقریباً ۶۴ درصد رأی‌دهندگان قبول کردند که اولین پنجشنبه‌ی ماه فوریه‌ی هر سال، روز بدون ماشین باشد. فراتر از موضوع حمل و نقل و محیط زیست، اهمیت این روش مربوط به یکپارچگی اجتماعی می‌شود؛ به طوری که همه‌ی افراد با هر موقعیت اجتماعی - اقتصادی می‌توانند با استفاده از وسایل نقلیه عمومی یا دوچرخه‌های خود، به طور برابر با هم روبه‌رو شوند.

ما همچنین بیش از ۲۰۰ کیلومتر مسیر مخصوص دوچرخه‌سواری ایجاد کردیم. دوچرخه‌سواران پیوسته در حال افزایش هستند. علاوه بر این، مسیرهای دوچرخه‌سواری نشانه‌ای از توجه به ارزش‌های انسانی و مساوات طلبی بیش‌تر در شهر محسوب می‌شوند. پیاده‌روهای دارای کیفیت بالا نیز همین‌طور هستند. این دو مورد نشان می‌دهند که شهر به مردمش تعلق دارد، نه به وسایل نقلیه‌ی موتوری طبقات مرفه‌آن. همچنین، دوچرخه‌ها می‌توانند به صورت سیستم فرعی بسیار کارآمدی برای حمل و نقل عمومی عمل کنند.

ترانس میلینیو

یکی از طرح‌هایی که ما آن را به انجام رساندیم، سیستم حمل و نقل مبتنی بر اتوبوس بود که به ارتقای کیفیت زندگی و جلب اعتماد مردم کمک کرد. ما این سیستم را «ترانس میلینیو»

نامیدیم و با شروع از نقطه‌ی صفر و با الهام از سیستم «کوریپیا»^۶ توانستیم طراحی و ایجاد زیرساخت‌های آن را انجام دهیم. شرکای خصوصی را که بتوانند در این زمینه فعالیت کنند، پیدا کردیم و هزاران اتوبوسی را که قبلاً مورد استفاده قرار می‌گرفتند، از دور خارج کردیم. راه‌اندازی این سیستم ظرف مدت سه سال انجام شد. این سیستم در مراحل ابتدایی خود جوابگوی بیش از ۶۳۰ هزار سفر روزانه است و خط اصلی آن در هر ساعت بیش از ۴۰ هزار مسافر (بیش‌تر از بسیاری از سیستم‌های ریلی) جابه‌جا می‌کند. استفاده‌کنندگان از ترانس میلینیو، به طور متوسط سالانه ۲۲۲ ساعت در وقتشان صرفه‌جویی می‌کنند؛ ۹ درصد آن‌ها قبلاً با اتومبیل به محل کار خود می‌رفتند. تا سال ۲۰۱۵ بیش از ۸۰ درصد جمعیت شهر ما باید با ترانس میلینیو جابه‌جا شوند.

اگرچه این سیستم مبتنی بر خودرو (اتوبوس) است، اما عملکردش بیش‌تر شبیه به سیستم ریلی است. اتوبوس‌های متصل به هم در مسیرهای ویژه‌ی اتوبوس فعالیت می‌کنند و در هر جهت، از یک یا دو خط استفاده می‌شود. مسافران فقط در ایستگاه‌ها می‌توانند سوار این اتوبوس‌ها شوند. آن‌ها موقع ورود به ایستگاه یا در فروشگاه‌های بیرون ایستگاه، بلیت می‌خرند. موقعی که اتوبوس به ایستگاه می‌رسد، درهای خود را هم‌زمان با درهای ایستگاه باز می‌کند و صدها مسافر می‌توانند از آن پیاده یا از در دیگری سوار شوند. کف اتوبوس هم سطح کف ایستگاه است که این هم سطحی باعث می‌شود، ورود و خروج به اتوبوس سریع و با ایمنی انجام شود و معلولان نیز به راحتی به اتوبوس دسترسی داشته باشند. رانندگان نمی‌توانند خارج از ایستگاه مسافر سوار کنند، زیرا در اتوبوس حدود ۱/۵ متر از سطح زمین بالاتر است و سوار کردن مسافران بیرون از ایستگاه کار مشکلی است.

ترانس میلینیو از اتوبوس‌های به هم چسبیده ۱۶۵ نفری استفاده می‌کند که دارای موتورهای دیزلی تمیزی هستند و از استانداردهای زیست‌محیطی اروپا پیروی می‌کنند. قراردادهای منعقد شده متضمن آن هستند که اتوبوس‌ها بسیار تمیز و دارای روشنایی مناسب باشند و قبل از پائین آمدن کارایی‌شان تغییر یابند. رانندگان لباس‌های یکسانی می‌پوشند و باید دوره‌های آموزشی خاصی را بگذرانند. در حالی که بعضی از اتوبوس‌ها در همه‌ی ایستگاه‌ها توقف می‌کنند، بعضی دیگر که به صورت سریع‌السیز هستند، فقط در ایستگاه‌های خاصی متوقف می‌شوند. مسافران می‌توانند از مسیر اتوبوس معمولی با همان بلیط سوار اتوبوس سریع‌السیز شوند. همچنین آن‌ها می‌توانند، بدون هیچ‌گونه هزینه‌ی اضافی از یک مسیر به مسیرهای دیگر جابه‌جا شوند. اتوبوس‌های فرعی در مسیرهای ویژه حرکت



نمی‌کنند، بلکه با استفاده از خیابان‌های مشترک با سایر وسایل نقلیه، امکان دسترسی مردم از محلات حاشیه‌ای به سیستم ترانس میلیتورا فراهم می‌کنند. این اتوبوس‌ها نه در کنار خیابان، بلکه وسط آن حرکت می‌کنند؛ به طوری که وسایل نقلیه و محموله‌های پستی می‌توانند بدون مانع رفت و آمد کنند. همچنین، با این روش به جای این که در هر سمت یک ایستگاه وجود داشته باشد، در هر مکان فقط یک ایستگاه لازم است.

مسافران از طریق پل‌های عابر پیاده که برای معلولان هم مناسب هستند، به اکثر ایستگاه‌ها دسترسی دارند. اگرچه امروزه ترانس میلیتو سریع‌ترین وسیله‌ی جابه‌جایی در بوگوتا به شمار می‌آید، اما این وسیله می‌تواند با هزینه‌ی کم و با ساختن جاده‌های روگذر در تقاطع‌های شلوغ، باز هم سریع‌تر شود. این کار در آینده می‌تواند به سادگی انجام شود. از لحاظ فنی، ترانس میلیتو پیچیده نیست. موضوع این است که آیا شهر حاضر می‌شود، به منظور استفاده‌ی انحصاری اتوبوس‌های به هم چسبیده، از ورود اتومبیل به بعضی از شریان‌های اصلی خود جلوگیری کند؟ روشن است که اگر مصلحت عمومی بر منافع خصوصی ترجیح داده شود، این کار انجام خواهد شد.

امتیاز اصلی ترانس میلیتو نسبت به سیستم‌های ریلی، هزینه‌ی پائین آن است. سرمایه‌گذاری ما حدود ۵ میلیون دلار در هر کیلومتر بود. به این علت این هزینه زیاد است که ما فقط به ساخت مسیر حمل و نقل اکتفا نکردیم، بلکه در کنار آن، فضاهای مناسب برای پیاده‌روی عمومی، نظیر مراکز خرید، مسیرهای درختکاری شده، پیاده‌روها و نظایر آن را نیز ایجاد کردیم. از این رو، کیفیت زندگی شهر بهبود پیدا کرد و استفاده‌کنندگان بیش‌تری به این سیستم جذب شدند. هزینه‌های راه‌اندازی این سیستم نیز پائین است. در حالی که تقریباً همه‌ی سیستم‌های ریلی در جهان نیازمند یارانه‌هایی برای بهره‌برداری هستند (حدود ۴۰ سنت به ازای هر مسافر)، متصدیان خصوصی ترانس میلیتو نه فقط مخارج آن را درمی‌آورند، بلکه از آن سود هم می‌برند.

با وجود مشکلاتی نظیر سوء تغذیه، فقدان آب بهداشتی، سیستم فاضلاب، مدرسه‌ها، پارک‌ها و جاده‌های آسفالت شده، شهرهای کشورهای در حال توسعه نمی‌توانند از عهده‌ی مخارج سیستم حمل و نقل ریلی برآیند. زیرا اگر ایجاد سیستم‌های ریلی راه عنوان راه حل انتخاب کنند، باعث می‌شود، سرمایه‌های عظیمی که برای بهبود زندگی فقیران مورد نیاز است، یک‌باره مصرف شود. غالباً در بخش سیاسی طرح‌های ریلی، یا تسهیلات مالی ارائه شده به وسیله‌ی کشورهای فروشنده‌ی این سیستم‌ها باعث می‌شود که دولت‌های ملی یا محلی در پی ایجاد متروهای پیشرفته باشند.

چنین سیستم‌هایی با داشتن هزینه‌ای حدود ۱۰۰ میلیون دلار یا بیش‌تر در هر کیلومتر که معمولاً حتی قادر نیستند مخارج راه‌اندازی خود را هم در بیاورند، فشار مالی بسیار زیادی را به شهرهای جهان زو به توسعه تحمیل می‌کنند. با این منابع مالی عظیم می‌توان شبکه‌های اساسی آب و فاضلاب، مدرسه، مجتمع‌های مسکونی یا پارک‌های بزرگی ایجاد کرد و کیفیت زندگی نسل‌های زیادی را بهبود بخشید.

غالباً در جهان سوم، طبقات بالای جامعه بر سیستم‌های ریلی تأکید می‌کنند، زیرا آن‌ها مخالف استفاده از فضای شهر برای اتوبوس‌ها هستند و می‌خواهند، از این فضا برای اتومبیل‌های شخصی خود استفاده کنند. آن‌ها معمولاً ساخت متروها را ترجیح می‌دهند، نه به این علت که دوست دارند، از متروها در جایی استفاده شود که در محیط زندگی آن‌ها نباشد، بلکه صرفاً به این خاطر که تصور می‌کنند، استفاده‌ی فقرا از سیستم‌های زیرزمینی باعث خواهد شد، مشکلات رفت و آمد حل شود. سیستم‌های حمل و نقل ریلی و اتوبوسی سطحی، انسانی‌تر هستند. این که مسافران هنگام سفرهای شهری خود به تماشای ساختمان‌ها، مردم، درختان و فروشگاه‌ها بپردازند، بهتر است تا این که همانند چوندگان در زیرزمین حرکت کنند. موقعی که شهرهای کشورهای جهان سوم سیستم ریلی را انتخاب کنند، با بودجه‌ی محدود خود فقط می‌توانند چند خط ریلی ایجاد کنند. این خطوط به ندرت بیش از ۱۵ درصد، سفرهای روزانه را پاسخگو خواهند بود. بقیه‌ی سفرهای حمل و نقل عمومی به وسیله‌ی اتوبوس‌ها انجام می‌شود. در همه‌ی شهرهای جهان سوم، اکثریت حمل و نقل عمومی متکی به اتوبوس است.

نتیجه‌گیری

ما شهرها را بیش‌تر برای تحرک اتومبیل‌ها ساخته‌ایم تا برای شادی کودکان. الان زمان آن است که برای فضاهای پیاده‌روی عمومی، بیش‌تر از جاده‌های وسایل نقلیه، اهمیت قائل شویم. الگوی شهرهای پیشرفته‌ی متکی به اتومبیل، کارایی لازم را ندارد. این الگو منابع طبیعی و انسانی زیادی را اسراف می‌کند، از لحاظ زیست محیطی معقول نیست، و از لحاظ تعامل انسانی مطلوبیت ندارد. در جهان پیشرفته، رکود اقتصادی یکی از بیماری‌هایی است که به سرعت در حال رشد می‌باشند. از سوی دیگر، کشورهای جهان سوم احتمالاً نتوانند از لحاظ سطح سرانه‌ی GDP از کشورهای پیشرفته سبقت بگیرند. اگر آن‌ها موفقیت را در سرانه‌ی GDP می‌دانند، پس باید خودشان را به عنوان بازندگان صدها سال آینده قلمداد کنند. جوانان ناامید این کشورها بسیار نگران هستند و آن‌هایی که توانایی بیش‌تری

دارند، به خارج از کشور مهاجرت می‌کنند. با توجه به موضوعات عدالت، محیط‌زیست، هویت فرهنگی و عزت نفس، الگویی مناسب‌تر لازم است.

شهرهای جهان سوم در مرحله‌ای از توسعه هستند که هنوز می‌توانند از تجربه‌ی شکست‌های شهرهای کشورهای پیشرفته اجتناب کنند و شهری با الگوی متفاوت به وجود آورند. هم‌اکنون می‌توان به‌طور متفاوتی اندیشید و عمل کرد. مهم‌ترین تفاوت این است که می‌توان استفاده از اتومبیل را محدود کرد و فضاهای پیاده‌رو و حمل و نقل عمومی متکی به جامعه را سازماندهی نمود. زیرا در شهرهای پیشرفته و شهرهای آینده که هنوز ساخته نشده‌اند، ماشینی شدن فقط بخشی از جامعه را شامل می‌شود.

یک شهر جهان‌سومی، هرگز کلیسای «نوتردام»^۲ یا دیگر بناهای باارزش معماری موجود در شهرهای اروپایی را نخواهد داشت. در عین حال، به خاطر نبود بسیاری از گنجینه‌های معماری در یک شهر جهان‌سومی، این شهر می‌تواند برای مثال ۲۰ کیلومتر خیابان مخصوص عابر پیاده‌ی خیلی وسیع باردیفی از درختان سر به فلک کشیده داشته باشد؛ امکانی که فراتر از امکانات شهری مثل پاریس است. اوضاع نامساعد را می‌توان به امتیازاتی تبدیل کرد: درآمد کم و در نتیجه ماشینی شدن اندک و نبود بزرگراه‌ها باعث شده است، زمین‌های بسیار زیاد اطراف بوگوتا از توسعه‌ی حومه‌نشین در امان باشند. بنابراین، قیمت زمین‌ها نسبتاً اندک است. با ۵۰۰ میلیون دلار می‌توان حدود ۱۰ هزار هکتار از زمین‌های اطراف بوگوتا (منطقه‌ای تقریباً برابر با یک سوم منطقه‌ی شهری شده) را خریداری کرد. آیا کسی می‌تواند از ۵۰۰ میلیون دلار، استفاده‌ی بهتری جز ایجاد ۱۰ هزار هکتار فضای سبز (۳۴ برابر منطقه‌ی پارک مرکزی نیویورک) برای آینده‌ی بوگوتا پیشنهاد کند؟

پارک ۱۰ هزار هکتاری اطراف بوگوتا می‌تواند کیفیت زندگی را برای هزار سال بعدی تأمین کند. این پارک همچنین به خاطر این که محیط سبز طبیعی، امکانات ورزشی و مسیرهای دوچرخه‌سواری را در دسترس ۱۰ میلیون ساکن آینده این شهر قرار می‌دهد، می‌تواند ایجادکننده‌ی برابری باشد. معمولاً در بیش‌تر کشورهای رو به توسعه، طبقات مرفه شهرهای بزرگ به کلوپ‌های گلف و خانه‌های روستایی دسترسی دارند، اما مردم فقیر حقیقتاً در مکان‌هایی بی‌روح زندگی می‌کنند. پارک‌ها می‌توانند، با جذاب‌تر کردن شهر برای افراد واجد شرایط و شرکت‌های ذی‌نفع، در جهت ایجاد معازنه‌هایی در ناحیه، رقابت‌جویی و رشد اقتصادی را باعث شوند.

باید به خاطر داشته باشیم، هدف ما به دست آوردن بیش‌ترین سود ممکن نیست، بلکه ایجاد بیش‌ترین رضایت خاطر ممکن

است. با این همه ممکن است ثابت شود، سرمایه‌گذاری برای دستیابی به کیفیت بالاتر زندگی و رضایت خاطر، بهترین وسیله برای رقابت‌جویی و رشد اقتصادی است. در عصر اطلاعات، رقابت‌جویی در هر کشور به میزان کیفیت زندگی در شهرهای آن بستگی خواهد داشت. امروزه ما می‌دانیم، همان‌طور که زمین در جوامع کشاورزی (نظیر بیش‌تر نواحی در حال توسعه چند سال پیش و بعضی از کشورهای کنونی) منبع ثروت و قدرت به حساب می‌آمد، و در عصر صنعت، سرمایه نقش زمین را به عهده داشت، در حال حاضر هم دانش و آگاهی منبع ثروت است. همان‌گونه که زمین و سرمایه ارزش خود را داشته‌اند، دانشی هم که امروزه ثروت را تولید می‌کند، به افراد بستگی دارد. این افراد هستند که ثروت را به وجود می‌آورند. در قرون وسطا مردم برای این که زمین تولیدکننده‌ی ثروت را به دست آورند، تلاش می‌کردند. و تا چند سال پیش نیز با نظر جامعه‌ی صنعتی، یارانه‌ها و محرک‌های گوناگون توسعه می‌یافتند تا سرمایه و صنایع تولیدکننده‌ی ثروت به مکان معینی کشانده شوند. لازم است که امروزه محیط‌هایی را به وجود آورد که بتوانند، مردم تولیدکننده‌ی ثروت را جذب کنند. به بیانی دیگر، کیفیت زندگی شهر می‌تواند مهم‌ترین عامل رقابت در اقتصاد جدید باشد.

لازم است تصویری مشترک از این که یک شهر چگونه باید باشد، داشته باشیم. این شهر ایده‌آل چگونه باید باشد؟ ساختمان‌های آن، پیاده‌روهای آن، ارتفاع بناهای آن، فضاهای پیاده‌روی آن و سیستم حمل و نقل آن چگونه باید باشد؟ به ویژه این تصور برای جهان سوم که شهرهایش در فرایند شکل‌گیری پویا قرار دارند، ضروری است. ما نمی‌توانیم به تقلید خود از شهرهای پیشرفته ادامه دهیم، زیرا حقیقت ما متفاوت است و خود شهرهای پیشرفته هم چندان موفق نبوده‌اند. شهرهای جهان سوم فرصت‌های بسیار زیادی دارند تا از موفقیت‌ها و شکست‌های شهرهای پیشرفته درس‌هایی بیاموزند و بتوانند، شهر جدید بهتر و مناسب‌تری به وجود آورند.

مهم نیست اگر این تصور مشترک، صد سال دیگر یا بیش‌تر تحقق پیدا کند.

زیرنویس

1. Enrique Penalosa
2. Bogota
3. Heron
4. Ciclovía
5. Transmilenio
6. Curitiba
7. Notre Dame

