

مادرشهر نوین

سخن از «مادرشهر نوین» (modern metropolis) در میان است نه «شهر نوین». همین تغییر نام بازتابی از این حقیقت است که شهر از مرحله تحول کند و دراز آهنگ خود وارد مرحله‌ای انقلابی شده است و چنان دگرگونی کیفی یافته است که دیگر نوع گسترده‌تری از شهر سنتی نیست، بلکه شکل تازه و دیگری از سکونتگاه بشری است.

درباره این واژه بحثها شده است. لئوئیس مامفورد L. Mumford با واژه «متروپولیس» (که از واژه‌های یونانی «مادر» و «شهر» ترکیب شده است) مخالف است، زیرا این واژه از نظر تاریخی معنای بسیار متفاوتی داشته است، و او اصطلاح «conurbation» را، که پاتریک گدس P. Geddes زیست‌شناس اسکاتلندی و پیشرو برنامه‌ریزی شهر، وضع کرده است، بیشتر می‌پسندد. باری، این واژه دلالت بر تشکیلی دارد که از درهم آمیختن چند شهری که از پیش وجود داشته‌اند، بوجود آمده باشد، ولی بیشتر مادرشهرها به این صورت بوجود نیامده‌اند. اصطلاح کلانشهر (megalopolis) که ژان گوتمن J. Gottmann جغرافیدان فرانسوی، وضع کرده است، عموماً در مورد منطقه شهری بکار برده می‌شود که شامل چند مادر شهر باشد، مانند منطقه‌ای که پهنه آن از باستون تا واشنگتن است. بهرحال بهتر آنست که اصطلاح «متروپولیس» را، که اکنون در بسیاری از زبانها به‌عنوان نامی برای یک شهر بزرگ و پیرامون آن بکار می‌رود، نگاه داریم.

«حوزه مادرشهری» را به صورتهای گوناگون می‌توان تعریف کرد. مثلاً، «اداره آمار ایالات متحده آمریکا» آن را حوزه‌ای تعریف می‌کند که شامل یک شهر هسته‌ای با دست کم پنجاه هزار نفر جمعیت باشد. باری، پدیده جدید مورد نظر ما موجودیتیست بسیار بزرگتر از این با حداقلی اساسی از وسعت. هم‌رای با گرهارد آیزنبرگ G. Isenberg دانشمند آلمانی، من نیز مادرشهر را چنین تعریف می‌کنم: تمرکزی از ۵۰۰۰۰۰ نفر جمعیت که در حوزه‌ای زیست کنند که زمان مسافرت از دوروبر آن به مرکز بیش از چهل دقیقه نباشد. من و آیزنبرگ این تعریف را از

مشاهده تحول شهرها به مادرشهرها در طول نیمه اول قرن بیستم استنتاج کرده‌ایم. در زمان کنونی - دست‌کم در امریکای شمالی، نسبت توده جمعیتی که وجه تمایز یک مادرشهر از یک شهر سنتی‌ست، بسیار بالاتر رفته و شاید به یک میلیون نفر رسیده باشد.

پدیدار گشتن شکل تازه‌ای از زیستگاه بشری رویدادی نادر در طول تاریخ است. زیرا دست‌کم ۵۰۰۰ سال است که دو نوع کاملاً مشخص از زیستگاه در تمام تمدن‌ها شایع بوده است: یکی روستا و دیگری شهر. تا چندی پیش اکثریت بزرگی از جمعیت در روستاها می‌زیستند و نه تنها مواد خام خود - خوراک، سوخت و الیاف - را تولید می‌کردند، بلکه کالاهای موردنیاز خود را نیز می‌ساختند. در شهرها تنها اقلیت کوچکی از جمعیت ساکن بود که شمار آن بسا هنگام از ۲۰ درصد کمتر بود، و این مردم همان سرامدان (الیت) فرمانروا بودند - یعنی، رهبران دینی، سیاسی، نظامی و بازرگانی - و کارگران و پیشه‌وران و حرفه‌مندان که در خدمت آنان بودند. سرامدان مایه‌گذران زندگی و قدرت خود را، باگردآوری عشریه‌ها، مالیات‌ها، یا اجاره‌ها، از کار روستائیان می‌گرفتند. این نظام تا پایان سده هیجدهم رایج بود و فلسفه آن را فیزیوکرات‌های آن زمان در دو سوی اقیانوس اطلس، از جمله توماس جفرسن در امریکا، بخوبی بیان کرده‌اند.

انقلاب صنعتی نسبت توزیع جمعیت میان شهر و روستا را بشدت وارونه کرد. یوستوس موزر Yustus Moeser آلمانی همزمان جفرسون، در همان آستانه انقلاب صنعتی پیش‌بینی کرد که «تخصصی شدن کارها کارگران را وادار خواهد کرد که در شهرهای بزرگ زندگی کنند». با افزایش تخصص‌ها همکاری نیروی کار در درون و میان دستگاه‌ها می‌بایست افزایش یابد.

تقسیم کار و افزایش بهره‌وری (Productivity) امکان تراکم را در شهرها فراهم ساخت و همکاری لازم میان نیروهای کار آن را ناگزیر کرد، زیرا نظام جدید کارگرانی را با مهارت‌های بسیار و نیز دستگاه‌های گوناگونی را گرد هم می‌آورد که می‌بایست با یکدیگر داد و ستد خدمات و کالا داشته باشند.

این جریان خود خویشتن را تقویت کرد و رشد، انگیزه رشد بیشتر شد. بسیاری از اقتصاددانان یادآوری کرده‌اند که افزایش سریع بهره‌وری موجب شد که رفته رفته بخش اصلی نیروی کار از صنایع اولیه تولید مواد خام به صنایع دومین یعنی صنایع تبدیلی و سپس به صنایع سومین، یعنی صنایع خدماتی منتقل شود اما به‌عامل به‌همان اندازه مهم و مربوط دیگری که در پشت سر این انتقال قرار داشت کمتر توجه شده است و آن اختصاصی شدن کارها بود.

کارهای اصلی یک کشاورز که عبارت باشد از تولید نیروی محرکه (حیوانات کاری) سوخت، ابزارها، مصالح ساختمانی و کالاهای مصرفی، به‌صنایع دومین اختصاص یافته است که برای وی تراکتور، بنزین و سایر نیازمندی‌هایش را فراهم می‌کنند.

امروزه در مرحله سوم، بسیاری از کارهایی که قبلاً به صنعت دومین مربوط بود به خدمات بازرگانی (حسابداری، فروش و توزیع کالاها) اختصاص یافته است حتی کارهای داخلی خانه (خدمات شخصی، خانه‌داری، تعمیرات، خرید، تفریحات و آموزش و پرورش) به دست صنایع خدماتی - مصرفی افتاده است. دو مهمیز اختصاصی شدن کار و همکاری میان کارهای اختصاصی انگیزه موج عظیمی از مهاجرت از روستا به شهر در سراسر کره زمین بود. توسعه‌ای که با استفاده از کشتی بخار، راه آهن و برقراری ارتباطات توسط تلگراف، در کشورهای پیشرفته قرن نوزدهم صورت گرفت، امکان داد که شهرها در منطقه‌های وسیعتر گسترده شوند و جمعیت آنها به میلیونها نفر برسد، ولی تا مدتی رشد آنها به علت موانع داخلی محدود بود. رفت و آمد در درون شهرها هنوز می‌بایست با پای پیاده یا با چارپا صورت گیرد. یک تاجر نیویورکی با تلگراف به آسانی می‌توانست با طرفهایش در شانگهای تماس بگیرد. ولی برای فرستادن سفارش به دفتری چند خیابان دورتر، می‌بایست کسی را بفرستد. این وضع شعاع شهر را تنها به حدود ۳ میل از مرکز محدود می‌نمود. نبودن آسانسور گسترش عمودی شهر را محدود می‌کرد. از اینرو برای رشد شهر، تنها راه بهره‌گیری از هر و جب‌جای در دسترس بود. خانه‌ها، کارخانه‌ها، مغازه‌ها و اداره‌ها همه نزدیک هم پیرامون مرکز شهر، جمع شدند. نتیجه این جریان ترقی باور نکردنی قیمت زمینهای شهری در مقایسه با هزینه ساختن بنا در آنها بود.

گرچه در جریان رشد شهر این یک مرحله گذرا بود، ولی میراث آن هنوز بصورت ساختمانها، الگوهای خیابانها، نهادها و مفاهیم با ماست. ما هنوز در قالب «شهر و روستا» و «شهر و حومه» می‌اندیشیم، سخن می‌گوئیم و عمل می‌کنیم، هرچند که این مفاهیم در مادرشهر نوین معانی خود را از دست داده‌اند.

در پایان قرن نوزدهم و آغاز قرن بیستم اختراع تلفن، اتوبوس برقی، قطار زیرزمینی، و آسانسور دگرگونی را تسریع کرد، و مؤثرتر از آنها در وضع شهر، اختراع اتوموبیل و کامیون بود. این وسایل به گسترش ارتباطات و تحرك كمك فراوانی کرد و نتیجه آن شکافته شدن پوسته شهر و بوجود آمدن مادرشهر از درون آن بود. (یادآوری این نکته نیز جالب است که تلفن و اتوموبیل با درهم شکستن شکل روستای کهن و ایجاد مزارع بزرگ و پراکنده در زندگی روستایی نیز تأثیرات ژرفی گذاشتند).

مهاجرتهای مرکز گرا از روستا به شهر پیوسته ادامه یافت، ولی امروزه موجی بهمان نیرومندی از مهاجرتهای مرکز گریز، از شهر به حومه در جریان است. گرچه در مقیاس ملی جمعیت هرچه بیشتر شهری می‌شود، ولی در درون نواحی شهری عدم تمرکز افزایش می‌یابد. کنش و واکنش این دو گرایش شکل نوینی از زیستگاه را بوجود آورده است که ما آنرا «مادر شهر» می‌نامیم. مادرشهر - دیگر «شهر» به عنوان نهادی که در گذشته می‌شناختیم، نیست، و از سوی دیگر،

بی‌گمان «روستا» هم نیست. این حقیقت که مادرشهر هیچیک از این دو نیست، در انتقادکنندگان که غم غربت گذشته را دارند، آرزوی بازگشت به «شهر راستین» و روستای راستین» را برانگیخته است. ولی از نظر گرایشهای تکنیکی و اقتصادی بی‌امانی که آفریننده مادرشهر هستند این اصطلاحات نیازمند تعبیری نو و دیگراند. رسم شده است که دگردیسی شهر به مادرشهر را يك «انفجار» بخوانند. ولی این اصطلاح از دو لحاظ گمراه‌کننده است. زیرا این دگرگونی، چنانکه از معنای «انفجار» برمی‌آید، شهر را ویران نکرده است و نیز رویدادی ناگهان و بی‌خبر نبوده است. حرکت جمعیت از مرکز شهر به محیط پیوسته در گسترش آن دست‌کم يك قرن است که ادامه دارد. در منطقه حوزه مادرشهری نیویورک، نیوجرسی، و کانکتیکت Connecticut میانگین فشردگی جمعیت در درون شهرها و شهرکها تا سال ۱۸۶۰ پیوسته روبه‌افزایش بود، ولی از آن تاریخ روبه‌کاهش نهاد. گسترش شهر به سوی خارج میان سالهای ۱۸۶۰ و ۱۹۰۰ تقریباً بقوت گسترش سالهای بعد از ۱۹۰۰ بوده است. در فیلادلفیا حرکت جمعیت از مرکز شهر بسوی پیرامون بین سالهای ۱۸۶۰ و ۱۹۱۰ به نسبت پیش از سالهای ۱۹۰۰ تا ۱۹۵۰ بوده است.

تحلیل فشردگی جمعیت در حوزه مادرشهری فیلادلفیا و دیگر شهرها نشان میدهد که موج مرکز گریز حرکت به سوی حومه‌ها بانظم شگفت‌آوری پیش رفته است. تراکم سکونت در هربرزن شهر، هرزمان کاهش مداومی داشته است که جهت آن از مرکز به سوی پیرامون بوده و با گذشت زمان از خمیدگی منحنی نمودار این کاهش کاسته شده است، یعنی انبوهی مرکز یا کاهش یافته و یا ثابت مانده است، در حالی که انبوهی پیرامون بیشتر شده است و در نتیجه اختلاف بین آنها کم شده است. جالب است که از شدت گریز از مرکز به پیرامون نیز کاسته شده است (یعنی انباشتگی در اطراف شهرکها کمتر شده است) و این می‌رساند که، در واقع، مرکز نفوذش را برنواحی بیرونی استوارتر می‌کند. در هربرزن میزان افزایش انبوهی با گذشت زمان، سرانجام کاستی می‌گیرد، چنانکه گویی انبوهی در آن برزن به حد «اشباع» رسیده است. و این حد اشباع برای برزنهای بعدی که در پیرامون برزن پیشین ایجاد می‌شوند، پائین‌تر است. با گذشت زمان، نوك این موج، یعنی محله‌ای که سریعترین رشد را داشته است، به‌گونه‌ای منظم به سوی بیرون حرکت می‌کند. بنظر می‌رسد که در منطقه درونترین برزن شهر امر خلاف قاعده‌ای بچشم می‌خورد، یعنی انبوهی جمعیت آنجا از نواحی پیرامون کمتر است، ولی این امر بازتابی از این واقعیت است که مرکز شهر را بیشتر مغازه‌ها و ادارات اشغال کرده‌اند، و اگر جمعیتی که روزانه در آنجا کار می‌کنند به‌سرشماری افزوده شود، میزان تراکم جمعیت آن بسیار بیشتر خواهد بود.

می‌توان خطوط اساسی «تاریخ طبیعی» مادرشهر نوین را رسم کرد. بیش از هرچیز آنچه مادرشهر را مشخص می‌کند، فاصله‌ای است که بخشهای مختلف آن را به یکدیگر متصل می‌نماید، و این فاصله وسعت کلی مادرشهر را تعیین می‌کند.

چنانکه متذکر شدم، در اکثر موارد ناحیه‌ای که مادرشهر دربر می‌گیرد دارای شعاعی است که زمان مسافرت در آن با وسیله نقلیه اصلی (قطار یا ماشین) در حدود ۴۰ دقیقه و یا در حدود ۴۵ دقیقه از یک در تا در دیگر باشد. البته با افزایش سرعت وسایل حمل و نقل، گستره مادرشهر می‌تواند چند میل گسترش یابد. در اکثر نواحی مادرشهری، میانگین زمانی مسافرت برای کل جمعیتی که کار می‌کند در حدود نیمساعت است. نسبت کارگرانی که روزانه برای رفت و آمد به سرکار بیش از ۴۵ دقیقه وقت صرف می‌کنند از ۱۵ درصد بیشتر نیست.

این موضوع ممکن است از نظر کسانی که از درازای راه خود شکوه دارند، حیرت‌انگیز باشد. این نوع شکوه‌ها تازه‌گی ندارد. یک قرن پیش یک مشاهده‌گر آلمانی اعلام کرد که فاصله‌ای که مردم حاشیه شهر برای رفتن به سرکار باید پیمایند به‌مرز قابل تحمل آن رسیده است. چه بسا در آن زمان درازای زمان رفت و آمد پسرکار بیش از مادر شهر امروزی بوده است. باری، شواهد استواری در دست است که حد متوسط نیمساعت کمابیش در همه‌جا وجود داشته است. در بسیاری از شهرهای کوچک آمریکا گرچه اکثریت کارگران در داخل شهر بکار مشغولند، ولی اقلیت قابل ملاحظه‌ای نیز چون در شهر خود کاری نمی‌یابند ناگزیرند در جاهای دیگر در جستجوی کار باشند، و مسافتهای دراز را برای رفت و برگشت به سرکار به پیمایند، و در عین حال راضی نیستند که محل سکونت خود را تغییر دهند.

یکی از بزرگترین مزایای ما در شهر اینست که مردم بدون تغییر محل سکونت خود می‌توانند کار خود را تغییر دهند. ماهیت ما در شهر وسعت دامنه‌گزینش برای کارگران، کارفرمایان و مصرف‌کنندگان است. کارگر می‌تواند از میان کارفرمایان بسیار یکی را برگزیند و کارفرما می‌تواند کارگرانی را با مهارت‌های حرفه‌ای و مدیریتی بیابد. مهمتر از اینها دسترسی بر انواع کالاها و خدماتی است که هرینگاه اقتصادی به‌آنها متکی است. تنها مادرشهر می‌تواند ذخیره عظیمی از مواد، تسهیلات حمل و نقل و خدمات تخصصی - بویژه در امور مالی، حقوقی و فنی - را که برای اقتصاد نوین ضروری است فراهم آورد. چنین خدماتی منبع اصلی قدرت اقتصادی و بنیان حقیقی اقتصاد مادرشهر است. این خدمات بویژه برای دستگاههای کوچک و نوپای اقتصادی اهمیت دارد. بنابراین، مادرشهر، و بویژه ناحیه مرکزی آن، پرورشگاهی برای چنین دستگاههای اقتصادی است. به‌خلاف پندار همگانی، شهر بزرگ، جایگاه بسیار مناسبی برای صنایع کوچک است تا مجتمع‌های صنعتی بزرگ. کارخانه بزرگ، که بیشتر خود بسنده (self sufficient) است در یک شهر کوچک نیز چه‌بسا در وضع مناسبی باشد.

این حقیقت در آمارهای اشتغال منعکس است: در بیشتر مادرشهرها تعداد شاغلین در صنایع نسبتاً و گاهی مطلقاً روبه‌کاهش است، در حالی که شماره شاغلین خدمات بسرعت روبه‌افزایش است.

واقعیتی که در مورد خدمات اقتصادی گفتیم درباره خدمات مصرفی نیز صادق است: مادرشهر، مصرف‌کننده را بخاطر فراهم بودن امکانات وسیع انتخاب در آن به‌خود جلب می‌کند. تنها جمعیت عظیم مادرشهر است که امکان عرضه خدمات ویژه بی‌شماری را که در شهرهای بزرگ یافت می‌شود، فراهم می‌کند: از جمله فروشگاههای بزرگ، مغازه‌های اجناس اختصاصی، سالنهای اپرا، نگارخانه (گالری)های هنری، تماشاخانه‌ها، ورزشگاه‌ها، مدارس تخصصی، مراکز پزشکی بسیار مجهز، آموزش بزرگسالان و انبوهی از سایر ضروریات یک زندگی کامل.

بطور خلاصه، مادرشهر نوین از چند جنبه اساسی با شهر سنتی تفاوت دارد:

(۱) کار رهبری مرکزی را با کار تهیه قسمت اصلی تولید مواد و خدمات به هم می‌آمیزد.

(۲) جمعیت آن تا ده برابر بیش از جمعیت بزرگترین شهر دوران پیش از صنعت است.

(۳) وسایل سریع حمل و نقل نوین که شعاع رفت و آمد را ده چندان کرده است وسعت حوزه آن را تا صدبرابر وسعت حوزه بزرگترین شهر روزگاران پیشین افزایش داده است.

(۴) مادرشهر نه شهر است و نه روستا بلکه مجتمعی است از محلات شهری و نواحی باز.

(۵) در مادرشهر کارگاهها و سکونتگاههای آن دیگر در یک مکان نیستند بلکه از هم جدایند.

(۶) کارگران از نظر گزینش کار و شغل تحرك زیادی دارند.

دایره پاسخورند (feedback cycle) رشد حوزه مادرشهری آزادی گزینش را افزون می‌کند و آزادی گزینش نیز به نوبه خود با ایجاد رشد بیشتر به مادرشهر نیروی پایداری و حیاتی شگفت‌آوری می‌دهد. در روزگار پیش از پدیدآمدن مادر شهر، شهرها به علت جنگ ویران می‌شدند یا به علت طاعون زدگی و از دست دادن اعتبار چه بسا متروک می‌شدند و به سایه‌ای کمرنگ از شکوه گذشته بدل می‌شدند. حتی شهر رم پس از پاشیدن امپراطوری به جانی تبدیل شد که اندکی بزرگتر از یک دهکده بود. برعکس، تمام شهرهای بزرگی که در جنگ جهانی دوم ویران شدند از نوساخته شدند و وسعت بیشتر آنها از وسعت پیش از جنگشان درگذشت.

در این مورد تجربه لنینگراد اهمیت ویژه‌ای دارد. این شهر در طول انقلاب و بار دیگر در زمان جنگ جهانی دوم نیمی از جمعیت خود را از دست داد. بعلاوه، انقلاب به نقش پیشین شهر، به عنوان مرکز حکومت و امور مالی، پایان داد و آنرا از بازارها و منابع عرضه محروم کرد. با اینهمه، جمعیت لنینگراد اکنون در حدود ۴ میلیون نفر است، یعنی چهاربرابر آنچه در سال ۱۹۲۱ بود. این رشد بویژه از نظر سیاست حکومت شوروی که رشد شهرهای عمده را محدود می‌کند، جالب

توجه است، و این سیاست برگرفته‌های کارل مارکس متکی است که شهرهای بزرگ را بخاطر آلودگی هوا، آب و خاکشان محکوم می‌کند. لنینگراد به‌عنوان يك مادرشهر شاهد برجسته دوام‌یابندگی این نوع شهرهاست.

پیشینه کوشش‌هایی که برای جلوگیری از رشد شهرهای بزرگ شده است به زمانی می‌رسد که این پدیده برای نخستین بار در صحنه زندگی انسان پدیدار شد. ولی این کوشش‌ها به‌هیچ‌وجه موفقیت‌آمیز نبوده است. در انگلستان، الیزابت یکم و پس از او اولیور کرامول oliver cromwell کوشیدند تا رشد لندن را با محصور کردن آن با يك کمربند سبز اجباری محدود کنند ولی این روش شکست خورد. به‌رحال استفاده از چنین وسیله‌ای برای يك شهر بالنده فقط برانبوهی بیش از اندازه جمعیت می‌افزاید. امروزه برای دوری گزیدن از مشکلات و مسایل شهر بزرگ تقریباً همه کشورها برنامه‌های پراکندن صنایع را در پیش گرفته‌اند که اغلب نتایج رضایت‌بخشی نداشته است. در کشورهای غربی و وسیعترین کوشش در این باره طرح «شهرهای نوین» در بریتانیا بوده است. این طرح در ایجاد مراکز جدید صنعت به‌عنوان «نقاط رشد» سخت موفق بود است، ولی در متوقف کردن رشد لندن یا محدود کردن شهرهای دیگر، چه کهن چه نو، در محدوده طرح توفیقی نداشته است. نکته درخور توجه اینست که از هفده شهر جدیدی که در بریتانیا از زمان جنگ ساخته شده است، بجز یکی همگی شهرهای ماهواره‌ای هستند که در مناطق مادرشهری پیشین ساخته شده‌اند.

کشور اتحاد جماهیر شوروی با اتکاء به برنامه‌ریزی و تملک متمرکز توانسته است مادرشهرها را در مقیاس قاره‌ای نامتمرکز کند. این برنامه در کند کردن رشد مسکو و کمک به رشد شهرهای کوچکتر خیلی مؤثر بوده است. در این کشور بین سالهای ۱۹۳۹ و ۱۹۵۹ رشد شهرهایی که جمعیت آنها کمتر از دوپست هزار نفر بود به ۸۴ درصد رسید، و شهرهایی که بین ۵۰۰ هزار تا يك میلیون نفر جمعیت داشتند ۴۸ درصد رشد کردند و جمعیت مسکو تنها ۲۰ درصد افزایش یافت. با اینهمه جمعیت مسکو از حد ۵/۷ میلیون نفری که دولت در نظر گرفته بود تجاوز کرد و اکنون جمعیت این شهر ۶ میلیون^۲ نفر است، یعنی تقریباً ۴ برابر جمعیت آن در سال ۱۹۲۱.

در ایالات متحده آمریکا که نیروهای بازار بیش از برنامه‌ریزی مرکزی عامل تعیین‌کننده مکانهای صنعتی است میزان رشد جمعیت در دهه ۱۹۵۰-۶۰ در حوزه‌های مادرشهری که بین ۵۰ تا ۵۰۰ هزار نفر جمعیت داشتند ۲۷ درصد و در مادرشهرهایی که بیش از دو میلیون نفر جمعیت داشتند رشد متوسط فقط ۲۳ درصد بود. به‌رحال، آنچه متوسط رشد مادرشهرها را سخت پائین نگاه داشت رشد نسبتاً کند مراکز شهری شمال شرقی آمریکا بود، ولی رشد لوس‌آنجلس و سانفرانسیسکو، یعنی دو مادرشهری که در خارج از شمال شرقی آمریکا در این

رده قرار دارند، از حد متوسط همه نواحی مادرشهری کشور بسیار بیشتر بود. نمی‌توان انکار کرد که رشد مادرشهرهای عظیم، مسائل و مشکلات جدی زیادی ب همراه داشته است که مهمترین آنها عبارتند از تراکم وسائل حمل و نقل، آلودگی هوا و آب از دود، زباله، چرکزداها، و سوخت نفت و بنزین. همچنین بسیاری از شهرها معترفند که بقاء مادرشهر فقط برداشتن منابع اقتصادی، جمعیتی و نیروی اجتماعی نواحی دور و برخود متکی است. ولی این مسایل از بنیاد حل ناشدنی نیستند. برای کنترل آلودگی روشهای مؤثری وجود دارد که فقط باید آنها را بکار بست. به نظر می‌رسد که امروزه شکوه‌هایی که از امور اقتصادی و اجتماعی مادرشهر می‌شود چندان پایه و اساسی ندارد. زیرا چنانکه خاطرنشان شد، امروزه شهر آنچه را که از نظر اقتصادی می‌گیرد به روستا باز پس می‌دهد و با بهتر شدن وضع بهداشت و کاستن از مرگ‌ومیر زیاد شهری در قرن نوزدهم سهم خود را به صورت کمک به افزایش طبیعی جمعیت می‌پردازد.

شدیدترین اتهامی که به مادرشهر زده‌اند اینست که مادرشهر پیوندهای خانوادگی و همسایگی را که در شهرهای کوچک وجود داشت از هم گسسته است و بی‌هنجاری بوجود آورده است، یعنی نبودن ارزشها و معیارهای رفتار. ولی این اتهام جای تأمل دارد. پاره‌ای مطالعات جامعه‌شناختی در مادرشهرهای آمریکای شمالی و اروپای غربی نشان می‌دهد که پیوندهای خانوادگی بسیار زنده مانده‌اند و سازمانهای اجتماعی غیررسمی فراوان حتی در میان زاغه‌نشینان وجود دارد. در توجه به آینده مادرشهر، مسئله اصلی، ازدحام جمعیت است. مادرشهر تا چه حد بیش از این می‌تواند رشد کند؟ آیا سرانجام مادرشهر با رشد خود خفه خواهد شد؟ برای بررسی این پرسشها اطلاعاتی در دست است.

همه برآنند که در يك مادرشهر میان زیستن در میان انبوهی جمعیتی با تراکم بسیار زیاد و یا زیستن در جاهای کم تراکم ولی دور، و در نتیجه، صرف وقت زیاد برای رفت و آمد به محل کار می‌باید یکی را برگزید. در واقع، شعاع معقول مسافرت از نقطه مرکزی شهر قلمرو حیرت‌انگیزی را دربرمی‌گیرد، بر روی هم، نرخ مسافرتی از قرار ۲۰ میل در ساعت که در بزرگترین نواحی حوزه مادر-شهری آمریکا در ساعت هجوم جمعیت از مرکز مادرشهر به پیرامون آن يك نرخ متداول است، شعاع يك مسافرت یکساعته سطحی به مساحت حدود ۱۲۵۰ میل مربع را دربرمی‌گیرد. اگر بنا باشد که ۱۰ میلیون نفر در خانه‌های يك خانواری به مساحت ۳۰ در ۱۰۰ پا زندگی کنند، بیش از ۳۱۲ میل مربع زمین برای مسکن دادن به آنها لازم خواهد بود. اگر خیابانها، مدارس، و تأسیسات و تسهیلات دیگر را در نظر بگیریم، مجموع مساحت لازم برای سکونت در حدود ۵۰۰ میل مربع خواهد شد. تسهیلات تجارتي، صنعتی و غیرمسکونی دیگر را می‌توان در ۱۵۰ میل مربع جای داد. پس، در حدود ۶۰۰ میل، یعنی در حدود نیمی از مجموع حوزه‌ای که در شعاع یکساعت مسافرت از مرکز قرار می‌گیرد، برای پارکها، زمینهای گلف،

جنگلها، مزارع، و دریاچه‌ها باقی می‌ماند.

اگر سرعت مسافرت به ۳۰ میل در ساعت افزایش یابد - که برای وسایل نقلیه خصوصی و عمومی چنین امکانی وجود دارد - ناحیه‌ای که در شعاع یکساعت از مرکز قرار می‌گیرد می‌تواند ۱۵ میلیون نفر را در خانه‌های یک خانواری به مساحت ۶۰ در ۱۰۰ پا در خود جای دهد و همه لوازم اقتصادی را نیز دارا بوده و هزار میل مربع نیز فضای باز داشته باشد. ممکن است اعتراض شود که یکساعت برای پیمودن فاصله محل سکونت تا محل کار زیاد است. ولی، در عمل شعاع مرکز تا پیرامون شهر فاصله‌ای نیست که اکثر کارگران طی کنند، زیرا عده نسبتاً کمی از کارگران نزدیک پیرامون شهر زندگی می‌کنند و بیشتر این گروه نیز محل کارشان به‌خانه‌هاشان نزدیک‌تر است تا به مرکز شهر. در مادرشهری با چنین ابعاد تنها گروه کوچکی مجبورند برای مسافرت از منزل به محل کار بیش از ۴۵ دقیقه وقت صرف کنند.

بنابراین، روشن است که تراکم زیاد سکونت یا پیمودن مسافت‌هایی بیش از حد برای رسیدن به محل کار، از لوازم ذاتی مادرشهر نوین نیست. از اینرو، مسئله اساسی برنامه‌ریزی آن، توزیع منطقی اجزاء تشکیل‌دهنده آن و سازمان متناسب دادن به حمل و نقل منطقی برای آسان گردانیدن ارتباط میان اجزاء آنست.

اجزاء اصلی تشکیل دهنده مادرشهر کدامند؟ این اجزاء اساساً عبارتند از:

(۱) مجتمع اقتصادی مرکزی، (۲) کارخانه‌ها و تأسیسات صنعتی وابسته به آنها، (۳) خانه‌ها با وسایل خدماتی وابسته به آنها، (۴) زمین و فضای باز. اکنون اینها را بررسی می‌کنیم.

ناحیه مرکزی ذات مادرشهر را که «دسترسی متقابل» است، در خود خلاصه می‌کند. این ناحیه بویژه کارکردهایی (فونکسیون) را به‌خود جلب می‌کند که یا به کل مادرشهر خدمت می‌کنند و یا انجام آن‌ها مستلزم برقراری تماس‌های شخصی نزدیک است. آشکارترین اشغال‌کنندگان ناحیه مرکزی خرده‌فروشیهای گوناگونند، مانند فروشگاههای بزرگ و مغازه‌هایی که کالاهای خاصی می‌فروشند. ولی، از اینها مهمتر، مجتمع درهم تنیده خدمات اقتصادی است که ادارات آنها ساختمانهای غول‌آسا را اشغال کرده است، ساختمانهایی که از ویژگیهای حوزه مرکزی هستند: و این ادارات عبارتند از مراکز شرکتها، مؤسسات مالی، و ادارات دولتی و حرفه‌مدانی که در خدمت آنها هستند؛ مانند وکلای دادگستری، حسابداران، و مؤسساتی که کارشان به‌روابط عمومی مربوط است. همچنین همراه با این دو رده از خدمات، تأسیسات حمایتی دیگر مانند اغذیه‌فروشیها، رستورانها، هتل‌ها، مراکز کارایی، و بسیاری دیگر در ناحیه مرکزی گردآمده‌اند.

پژوهشها، با شگفتی تمام، نشان می‌دهند که به‌رغم ازدیاد آسمان‌خراشهای اداری نوین در مرکز شهرها، اندازه جمعیتی که در نواحی مرکزی بزرگترین مادرشهرهای آمریکا کار می‌کنند در ۳۰ سال گذشته افزوده نشده است. در تورنتو فیز،

که مادرشهری جدید و کوچک است، همین ثبات دیده می‌شود، چنانکه در عرض سیزده سال گذشته شمار کسانی که در مرکز شهر کار می‌کنند افزوده نشده است و علت آن رقابت شدید برای بدست آوردن فضای محدود مرکز شهر و ترقی قیمت آنهاست، و در نتیجه دستگاههایی که به راحتی می‌توانند دورتر از آن جای گیرند، از آن کوچیده‌اند. خانه‌ها سالها پیش از آن بیرون رفتند، کارخانه‌ها و انبارها نیز به دنبال آنها رفتند، همین‌گونه بخش عمده‌ای از خرده‌فروشیها و بعضی از خدمات عادی بازرگانی دیگر که نیازی به تماس دائمی با مشتریهای خود نداشتند، به جاهای ارزانتر و دورتر منتقل شدند. وسایل ارتباطی جدید چنین جدایی مکانی را امکان‌پذیر ساخته است. بعلاوه، رشد جمعیت و افزایش قدرت خرید در نواحی پیرامون شهر زمینه را برای ایجاد مراکز بزرگت فروش، از جمله فروشگاههای بزرگ، و بسیاری خدمات بازرگانی و مصرفی هموار کرد.

اینها همه می‌رساند که ناحیه مرکزی در حال يك دگرگونی کیفی در جهت مترکم کردن کارکردهای «سطح بالا»ست و در عین حال از نظر کمی نیز ثبات خود را نگاه می‌دارد. نیروهای بازار ازدحام بیش از حد در مرکز شهر را کنترل می‌کنند. بنابراین ترس شایع از اینکه مادرشهر پرائر رشد کنترل نشده خود در خود خفه خواهد شد، پایه و اساسی ندارد.

افزایش حجم تولید و دگرگونیهای تکنولوژی که فضای بیشتری می‌طلبد، انتقال کارگاهها و فعالیت‌های وابسته به آنها را به پیرامون مادرشهرها امری ناگزیر کرده است. این مطلب درباره کارخانه‌ها، انبارها «محوطه‌های راه‌آهن، ایستگاههای کامیونها، فرودگاهها و تسهیلات بندری و بسیاری از دستگاههای دیگر نیز صادق است. در این امر سه عامل فنی در کار است: افزایش خودکاری و مکانیکی شدن تولید که زمین‌سرانه بیشتری برای هرکارگر می‌طلبد، انتقال از ساختمانهای چند طبقه سنتی به کارخانه‌های يك طبقه که به سطح زمین بیشتری نیاز دارد، فراهم کردن فضای باز در پیرامون کارخانه برای پارکینگ، فضای سبز و نیز گسترش کارخانه. اثرات این سه عامل بر روی هم سبب شده است که مقدار زمین‌سرانه برای هرکارگر در يك کارخانه جدید تا صد برابر زمین لازم در بناهای قدیمی کارخانه‌ها برسد.

در مادرشهر، دومین رده اصلی مصرف زمین، مسکن می‌باشد که بزرگترین قسمت زمینها را شامل میشود. مسکن همچنین مظهر بزرگترین بیماریهای مادرشهر نیز هست: یعنی وجود زاغه‌ها و جدائی مکانی مردم از یکدیگر براساس درآمد و نژاد.

در تمام مادرشهرها خانواده‌های کم‌درآمد متمایل به گردآمدن در نواحی قدیمی و بسیار مترکم مرکز شهر هستند. در این کار اختیاری نیست، زیرا آنها نمی‌توانند قیمتتها و اجاره‌های سنگین خانه‌های وسیعتر نو را در نواحی بیرونی پردازند. حرکت گریز از مرکز خانه‌های جدید به سوی پیرامون شهر نتیجه هشدار

دهنده‌ای دارد و آن جدایی هرچه بیشتر جمعیت براساس درآمد است که در آمریکا با تبعیض نژادی نیز آمیخته (و گاهی مشتبه) می‌شود. این وضعیت در مادرشهرها برعکس ناراحت‌کننده‌تر از شهرهای کوچک است. در شهرهای کوچک گرچه مردمان فقیر در خانه‌های کهنه‌تر و پست‌تر زندگی می‌کنند، ولی دست‌کم در استفاده از مدارس و تسمیلات همگانی با گروههای پردرآمد شریکند، در حالیکه در مادرشهر مردمانی که در محله‌های فقیرنشین زندگی می‌کنند، بویژه زنان خانه‌دار و کودکان، بقیه همشهریه‌های خود را نه می‌بینند و نه می‌شناسند.

از انتقال خانواده‌های فقیر به خانه‌های جدید در حومه‌ها بشدت جلوگیری می‌شود و علت این کار تنها ناتوانی مالی آنها نیست، بلکه سیاستهای حساب شده دستگاههای اداری حومه نیز هست. این دستگاهها که از سویی در فشار منابع مالیاتی ناپسند هستند و از سوی دیگر در فشار بالا رفتن قیمت‌ها، از قدرت خود برای منطقه‌بندی و اختیارات دیگر استفاده می‌کنند که از ایجاد خانه‌هایی که نمی‌توانند مالیاتهای گزاف پردازند جلوگیری کنند.

اخیراً شهرهای مرکزی نیز سیاستهایی را در پیش گرفته‌اند که چنین اثراتی دارد. برنامه‌های پاک‌سازی زاغه‌ها و نوسازی آنها در آمریکا که بودجه‌اش را «قانون خانه‌سازی ملی» فراهم کرده است، نتوانسته است بجای خانه‌هایی که خراب می‌کند خانه‌هایی به اندازه کافی و با اجاره بهایی بسازد که خانواده‌های جاکن شده بتوانند آن را تاب آورند.

روشن است که با کاهش عرضه وضع مسکن نمی‌تواند بهتر شود. نیم‌قرن پیش گدس (Geddes) مشاهده کرد که «سیاست پاک‌سازی [محله‌های پست] یکی از مصیبت‌بارترین و زیان‌آورترین اشتباهات است، زیرا، به گمان من، سبب می‌شود که جمعیت کثیری از جایی رانده شود و همان‌ها در محلات دیگر شهر بدترین تراکم‌ها را بوجود آورند.

آشکار است که محو آفت زاغه‌ها و جدایی طبقات تنها در صورتی میسر است که برای گروههای کم‌درآمد این توانایی را پدید آوریم که در خانه‌های خوب در محله‌های دل‌پذیر زندگی کنند، و در درجه اول در نواحی در حال گسترش پیرامون شهرها، در جوار طبقات متوسط و بالا. هزینه سالانه چنین برنامه‌ای در آمریکا ۲ میلیارد دلار برآورد شده است که در مقایسه با مبالغی که برای مقاصد کمتر سازنده در بودجه گنجانده می‌شود، چندان نیست.

چهارمین رده عمده کاربرد زمین در مادرشهرهای آمریکای شمالی قطعات بزرگ زمینهای باز است که مالکان خصوصی برای توسعه آینده ذخیره کرده‌اند، با افزایش فراغت نیاز به استفاده از بعضی از این زمین‌ها برای مصارف تفریحی افزون‌تر می‌شود. از این نظر ما باید به «منطقه مادرشهری» توجه داشته باشیم، که در مقایسه با خود مادرشهر، حوزه بسیار وسیعتری را دربرمی‌گیرد.

دونالد بوگو Donald Bogue استاد دانشگاه میشیگان، در بررسیهای خود

در بارهٔ ۶۷ مرکز مادرشهری در امریکا، نشان داده است که منطقهٔ نفوذ يك مادر شهر بزرگ معمولاً بین ۶۰ تا ۱۰۰ میل از مرکز آن گسترش دارد. منطقه مادر-شهری، نوعاً چند شهرک صنعتی ماهواره‌ای را در بر می‌گیرد که منابع مادرشهر را جذب می‌کنند. مادرشهر نیز به نوبهٔ خود برای دستیابی به تسهیلات گوناگون، بویژه تفریحگاههایی مثل پارکهای بزرگ، دریاچه‌ها، کلبه‌ها و پناهگاههای تابستانی، اردوگاهها، و متلها و استراحتگاهها به منطقه پیرامون خود چشم دارد. در سوئد، آلبرگ C. F. Ahlberg، رئیس برنامه‌ریزی منطقه‌ای استکهلم، بر این نقش منطقه پیرامون پایتخت چنان تأکید می‌کند که آنرا «استکهلم تابستانی» می‌نامد و مقصودش آن افق گسترده‌تریست که با محوشدن برنفا «برابر اهالی استکهلم گشوده می‌شود. البته مادرشهرها افق زمستانی نیز دارند، که نوعاً همان محل‌های اسکی-بازی است که به‌عنوان ماهواره مادرشهر در فواصلی که با اتومبیل بدانها دست می‌توان یافت، در پیرامون شهرهای امریکا رونق گرفته‌اند.

نوار حاشیه‌ای (outer - fringe) حوزه مادر شهر برای استراحت بازنشستگان یا افراد کم درآمد، بنحوی فزاینده محل مناسبی تشخیص داده شده است. اینان میتوانند، با صرف هزینه کم در آنجا زندگی کنند و در عین حال از مزایای شهر نیز محروم نشوند. اهمیت یافتن نوار حاشیه‌ای، نوعی وارونه شدن الگوی قدیم است که طبق آن نواحی روستایی محل کار تولیدی و شهر کمب آمالی بود برای خوشگذرانی در اوقات فراغت. اکنون که ما از حوزه مادرشهر گفتگو می‌کنیم لازم است تا تمایز آنرا از کلان‌شهر (megalopolis) و شبکه‌اجتماعات شهری (conurbation) روشن نمائیم. شکل غالب مادرشهر يك هسته‌ای بودن آنست. يك مادرشهر از يك مرکز مشخص سربرمیدارد. نواحی حوزه مادرشهر در ایالات متحده، معمولاً باین ترتیب سازمان یافته‌اند و این الگو در سکونتگاههای جدید (new settlement) مانند استرالیا، که جمعیت بطور عمده در پنج حوزه مادرشهر، که هر يك مرکز واحدی دارند تمرکز یافته، تنها شکل غالب بشمار میرود. از سوی دیگر در کشورهای قدیمی اروپا «شبکه اجتماعات شهری» - حوزه مادرشهری که از رشد تدریجی و همگام شهرهای همسایه بوجود آمده است - نسبتاً عمومیت دارد. نمونه برجسته آن شهر رور^۲ در آلمان و مجموعه شهرهایست که بنام راندشتاد هلند^۳ که شامل شهرهای آمستردام، هارلم، لیدن، هاگ روتردام، و آترچ می‌باشد، معروفند. شبکه اجتماعات شهری رور در اطراف معادن ذغال سنگ رشد کردند. هم‌اکنون در مسیر ریویرای فرانسه - ایتالیا (French-Italian Riviera) يك شبکه اجتماعات شهری، ظاهراً در حال گسترش می‌باشد.

ظاهراً گرایش عمومی برای پذیرش این فرض وجود دارد که محور بستون - واشنگتن بزودی به يك شبکه اجتماعات شهری جدید تبدیل خواهد شد که از نظر وسعت تاکنون سابقه نداشته است. با این همه، شواهد موجود چنین نظری را تأیید

نمیکند. زیرا هر یک از نواحی حوزه مادرشهری در طول خط ساحلی شدیداً بشدت به مراکز خود وابسته مانده‌اند و چند حوزه مادرشهر بوسیله ناحیه‌های وسیع - که بصورت پراکنده توسعه یافته‌اند - از هم جدا می‌شوند. در صورتیکه «شبکه اجتماعات شهری» (Conurbation) فقط وقتی میتواند ایجاد شود که مرزهای مراکز در حال گسترش، با یکدیگر تداخل کنند و این امر، شاید بجز بین واشنگتن و بالتیمور، در هیچ‌جای دیگر در آمریکای شمالی در طول این قرن روی نداده است.

اکنون به مسایل برنامه‌ریزی در مادرشهر باز می‌گردیم: در مادرشهر چهار جزء اصلی - داد و ستد مرکزی، تولید، سکونتگاه و فضای باز - چگونه باید از نظر مکانی و فضایی ترکیب مناسبی پیدا کند؟ در اینجا هدفها میتوانند بروشنی به صورت نیازمندیهای دوگانه‌ای بیان شود که با هم متناقض می‌باشند.

اولاً نیاز به آمد و شدهای طولانی برای کار باید به حداقل برسد و نیز در عین حال توانایی انجام اینکار در سطح وسیع بحداکثر افزایش یابد. پر واضح است که بیشتر افراد دوست دارند در نزدیک محل کارشان زندگی کنند، ولسی جستجوی راه‌حلی بمنزله یک پیشنهاد کلی، خیالبافی است و ما را مقید خواهد نمود. چنین برآورد شده که نصف خانوارهای حوزه مادرشهرها بیشتر از یک نفر شاغل دارند که نمی‌توان همه آنها را در یک محل یکبار گماشت. بعلاوه محلهای مناسب برای سکونت و کار ضرورتاً نمی‌تواند برهم منطبق شود. وضعیکه در شهرستان (County) هودسن (Hudson) واقع در ایالت نیوجرسی، وجود دارد مثال خوبی در این مورد است. در سال ۱۹۶۰ در این شهرستان ۲۴۴ هزار شغل و ۲۳۳ هزار ساکن شاغل وجود داشت که ظاهراً بین ایندو توازن مطلوب دیده می‌شود. با این همه در تحلیل نهائی معلوم می‌شود که ۳۵ درصد شغلها در اختیار کسانی بود که در جاهای دیگری ساکن بودند و ۳۲ درصد کارگرانیکه در هودسن سکونت داشتند برای کار به‌خارج از آنجا می‌رفتند. آزادی در انتخاب محل سکونت و محل کار همیشه به‌امکانات مسافرت از یک محل به‌محل دیگر مربوط خواهد بود. دومین آرمان برنامه‌ریزی فراهم کردن امکانات دسترسی سریع به‌مرکز شهر و نیز به‌نواحی باز روستایی اطراف می‌باشد. بیشتر افراد با انتقال به‌حومه شهرها کوشیده‌اند تا بین ایندو نوعی سازش ایجادکنند. اما نگاره ناشی از گسترش و لنگارانه شهر به‌شکست خود بخود این حرکت انجامیده است. مردم هرچه بیشتر به‌حومه‌ها روی بیاورند ناگزیر به‌مان میزان از شهردور می‌شوند و به‌مین سیاق روستا هم با حرکت و انتقال خود از آنها دورتر می‌شود.

ثالثاً کارکردهای ما در شهر باید یکپارچه شوند - با اینکه دلائل محکمی برای جدا نگاهداشتن آنها، مانند جداکردن نواحی مسکونی از کارخانه‌ها یا ادارات نیز وجود دارد. منفرد کردن کارگردهای مادرشهر بوسیله شگرد منطقه‌بندی بی‌انعطاف، این خطر را دارد که مادرشهر را به‌محدوده‌های بی‌روح جدای از هم تقسیم نماید. مسلم است که راه‌حل حاضر و آماده‌ای برای این مشکل وجود ندارد،

از اینرو ترکیب متناسب کارکردها برحسب شرایط متغیر خواهد بود.

رایباً سلامت اجتماعی ما درشهر ایجاب می‌کند که ساکنان آن خود را با همسایگان و گروههای خودی و نیز باکل مادرشهر همناکنند. از آنجائیکه همناوی با اعضاء گروه خودی به خصومت نسبت به افراد گروههای بیگانه میانجامد، در انتخاب روشها و وسایلی که برای ایجاد علاقه و احساس غرور ساکنان مادرشهر بکار گرفته میشود، می‌باید دقت کافی مبذول گردد.

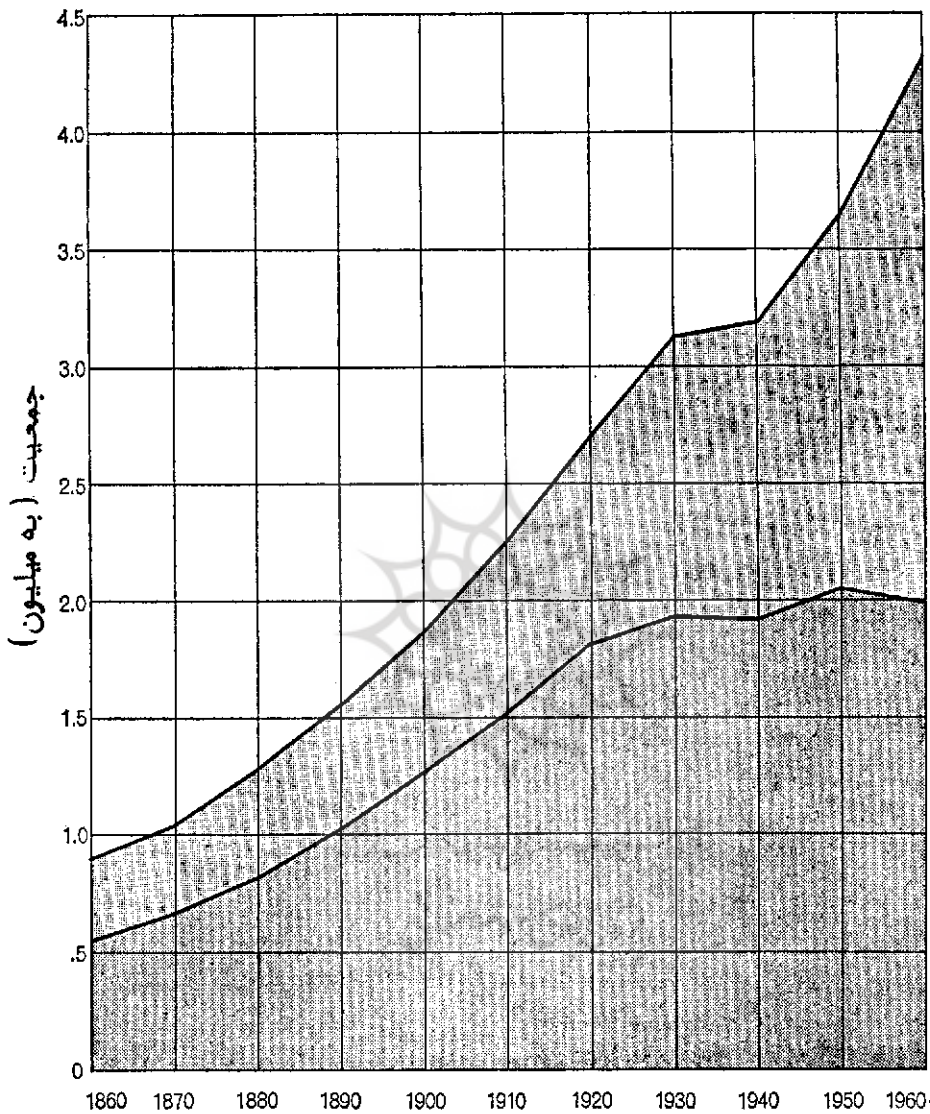
خامساً مادرشهر باید بین تداوم آمادگی برای پذیرش تغییرات میان سنت‌هایی که بدان هویت می‌بخشد و انعطاف لازم برای رشد و سازگار شدن با شرایط جدید، توازنی برقرار کند.

بیشتر طرح‌هایی که برای شکل دادن به رشد آینده مادرشهرها پیشنهاد شده تلویحاً بر این ملاک‌ها تکیه دارند، هرچند که شرایط لازم معمولاً با چنان دقتی که ما بدان پرداختیم مشخص نشده‌اند. طرح‌ها برای اجرای سیاست عدم تمرکز در شهرها و نیز برای رسیدن به هدف دوگانه کاهش تراکم و سائل نقلیه در مرکز شهر و در عین حال نزدیک کردن شهر به روستاهای حومه تهیه شده‌اند.

یکی از راههای پیشنهادی، طرح شهرک‌های ماهواره ایست که قبلاً بدان اشاره شد. در این طرح ترتیب قرار گرفتن هر یک از شهرک‌های ماهواره‌ای طوری است که ضمن شباهت کم و بیش بیکدیگر، هر یک عمدتاً خودبسنده (Self - Sufficient) باشد. طرح مشابه دیگر در این باره طرح منظومه‌ای (Constellation) نام دارد که مجموعه‌ای از واحدها جداگانه و دور از هم است که هر یک دارای کارکرد ویژه‌ای هستند، مثل کارکرد اداری، امور مالی، مؤسسات فرهنگی و غیره. طرح دیگر طرح «خطی» (Linear) مادرشهر است که انواع گوناگون آن پیشنهاد شده است، در این طرح مرکز واحدی نیست که همه چیز بسوی آن جهت‌گیری شود بلکه مراکز متعدد بهم پیوسته‌ای وجود دارد که تشکیل یک خط را میدهند. اصولاً حامیان چنین طرحی مجدوب این نکته هستند که بدین وسیله امکانات دسترسی به فضای باز فراهم شده و راه برای گسترش نامحدود مادرشهر باز میماند. فرانک لویدرایت Wright Lloyd Frank در طرح «شهر پروداکر» (City Broadacre) تأکید بر عدم مرکزیت را بعنوان نتیجه نهایی پیشنهاد کرد. پیشنهاد وی این بود که تمام فعالیت‌های شهر بصورت کم و بیش یکسان در تمام حوزه مادرشهر پراکنده شود. چنین طرحی تنها در صورتی عملی خواهد بود که زمان و هزینه مسافرت ضرورتاً به صفر تقلیل پیدا کند. ممکن است ایندو (مدت زمان و هزینه مسافرت) کاهش یابند، اما هرگز به صفر نخواهد رسید.

احتمالاً واقع بینانه‌ترین طرحها، طرحی است که مادرشهر «انگشتی» یا «ستاره‌ای» (Settler or finger Metropolis) خوانده میشود. در این طرح مرکز حفظ شده و از آنجا انگشتان در تمام جهات بسوی خارج کشیده میشوند. هر «انگشتی» مرکب از یک ردیف شهر کمپایی است که میتواند با شهر خطی مقایسه شود. شهرک‌ها بوسیله خطوط حمل و نقل سریع به یکدیگر و به مرکز حوزه مادرشهر متصل می‌شوند. فاصله بین

نمودار رشد حوزه مادرشهری



نمودار بازتاب کننده الگوی رشد حوزه مادرشهری در اطراف يك شهر سنتی است. منحنی پائینی جمعیت شهر فیلادلفیا و منحنی بالایی جمعیت شهرستانهای آنرا در سالهای مختلف نشان میدهد. تا سال ۱۹۲۵ تقریباً آهنگ رشد شهر و تمام منطقه یکسان بود. ولی در سالهای اخیر رشد شهر کمی کاهش یافته در حالیکه رشد منطقه افزایش یافته است.

«انگشتان» را فضای بازی تشکیل میدهد که بسهولت می‌توانند بآن دسترسی پیدا کنند. گسترش این «انگشتان» به رشد مادرشهر منجر می‌شود. طرحهای جاری برای توسعه آینده شهرهای کپنهاگ و استکهلم و نیز شهر واشنگتن در سال ۲۰۰۰ بر این پایه قرار دارند.

هر طرحی که هدفش، بجای رهاکردن مادرشهر در چنگک نیروهای بازار، مهار کردن آن باشد، به استقرار شیوه‌های جدید کنترل نیازمند است. زیرا این امر بطور اجتناب ناپذیر باعث تغییر ارزش قطعات مختلف زمین شده و هر نوع برنامه‌ریزی در این باره با منافع تثبیت شده صاحبان زمین و شهرداریها متعارض خواهد بود. بنابراین روشن است که اجرای یک برنامه‌ریزی منطقی‌ای عقلانی (Rational Regional Planing) به موارد زیر نیاز خواهد داشت.

۱- ایجاد یک دستگاه سالم اداری برای سراسر حوزه مادرشهر.
 ۲- مالکیت عمومی (دولتی) بر همه یا اکثر زمین‌هایی که باید آباد شوند.
 ۳- کافی بودن درآمد مالیاتی، تا دستگاه اداری حوزه مادرشهر بتواند زمین‌های لازم را برای آبادانی بدست آورد و تأسیسات عمومی لازم را نیز در آنها ایجاد کند.

۴- یک سیاست ملی مسکن که امکانات لازم را برای همه افراد بادرآمدهای متفاوت فراهم آورد تا بتوانند آزادانه محل سکونت خود را برگزینند، و از اینطریق تبعیض میان محلات فقیرنشین و اعیان‌نشین را از میان بردارد.
 از نقطه نظر سیاست حاکم در آمریکا این ملاکها افراطی و تندبشمار می‌روند. معینا هر یک از آنها به اشکال مختلف و بدرجات متفاوت در کشورهای اروپایی در درون چهارچوب نظام سرمایه‌داری دمکراتیک (democratic capitalism) به مرحله عمل درآمده‌اند.

در مدت زمان طولانی توسعه مادرشهر بیشتر تحت نفوذ پیشرفتهای ارتباطات و حمل و نقل و افزایش اوقات فراغت قرار خواهد گرفت. پیشرفت وسائل حمل و نقل ممکن است به چنان گسترشی بیانجامد که مادرشهر سرتاسر یک منطقه را دربرگیرد. پیشرفت وسایل ارتباطی، که به پیشرفتهای آینده در ساخت اجتماعی و فرهنگی انسان متکی است، ممکن است به «نان و سیرک‌ها» (bread and circuses) یا به «اوقات فراغت باشوکت» (leisure with dignity) بیانجامد. دست یافتن به ایندو در مادرشهر امکان‌پذیر است.

ترجمه حسین ادیبی