

ترجمه: محمود سمیدی

رانا پ. ب. سینگ راملوشان سینگ

RANA P.B. SINGH and RAMLOCHAN SINGH

تحولات و تغییرات شهرنشینی در هندوستان

در پی کشف تماشایی بقایای گسترده شهری در هاراپا (Harapa) و موهنجودارو (Mohenjo-daro) در بخشهای شمالی و جنوبی دره سند، به نظر باستان‌شناسان مبدأ شهرهای هندوستان به هزاره سوم قبل از میلاد می‌رسد. بنابر تحقیقات باستان‌شناسی چنین شهرهایی در بردارنده بناهایی عظیم و قصرگونه در چند طبقه مستحکم با تجهیزات و امکانات لازم و تسهیلات عالی بهداشتی بوده است. بررسی میداین حفاری شده به وضوح نشان می‌دهد که سازمان و تشکیلات شهری این مراکز در حد شهرهای زمانهای بعد مانند ماتورا (Mathura)، کوزامبی (Kosambi) و واراناسی (Varanasi)، پیشرفته و پیچیده بوده است.^۱ از بررسیهایی که به کمک کربن-۱۴ برای تعیین سابقه تاریخی شهرنشینی در هندوستان به عمل آمده است چنین استفاده می‌شود که در حدود هزاره سوم قبل از میلاد، فرهنگ شهری باستانی موسوم به هاراپا، از دره سند به دره علیای گنگ و نیز به داخل شمال غربی مناطق ساحلی هندوستان گسترش یافته است. از آن جمله اند:

1. Damodar D. Kosambi, *The culture and Civilization of Ancient India in Historical Outline* (New Delhi: Vikas Publications, 1970), P. 54.

مناطق باستانی کوتلانیهانگ خان (Kotla Nihang Khan)، روپار (Ropar) و بارا (Bara)^۲ بجز این مراکز، توسعه مراکز باستانی شهری در نواحی از جمله کالی بانگام (Kalibangam) و لوئال (Lothal) می باشد که در فاصله بیش از سیصد کیلومتری میدان هاراپا- موهنجودارو (Harappa/Mohenjo - daro) مشهود است. بقایای کارگاههای کتان بافی در منطقه گواهی است بر قدمت صنعتی که در زمانهای بعد هندیا به داشتن آن اشتهار یافتند.^۳ موقع مکانی این شهرهای باستانی به وضوح نمایانگر اصالت اعتقاد به سمبل آب در نزد آن مردم می باشد. نقشه این شهرها به شکل مستطیل با ضلع طولانیتر در جهت شمال، جنوب و دارای لنگرگاههایی است که به وسیله کانالهای مصنوعی، دست ساز، به رودخانه های نزدیک مرتبط می شده اند، نظیر کانالی به طول ۲/۵ کیلومتر در لوئال (Lothal)^۴.

به مرور زمان، «سمبل آب» که به دلیل آمیختگی بنیادین با مسایل مذهبی قوام یافته بود، موقعیت استراتژیکی و جغرافیایی خاصی یافت. ازدیاد جمعیت، ضرورت دفاع، تمایل به داشتن شرایط فیزیکی مناسب و عوامل مربوط به اینها باعث گسترش و ازدیاد مناطق متراکم و پرساختمان شهری شد. وجود قلعه ها و برجهای دفاعی در بخش درونی و کانالها و خندقهای آب در بخش بیرونی شهر، مبین اهمیت است که برای جنبه دفاعی ملحوظ می داشته اند. در دوران نفوذ آریایها در هندوستان، رودخانه های دایمی به عنوان مناسبترین راه ارتباطی و کشتی رانی مورد استفاده بود. از این رو بسیاری از شهرها و در پی آنها بناهای مذهبی در طول رودخانه ها به وجود آمده و گسترش یافتند.^۵

در کل، رشد شهرنشینی و ساخت داخلی شهر دوران استعمار هند، تا حدودی با نوع شهرهای چند هسته ای دوران معاصر، که در سال ۱۹۴۵ به وسیله شانسی هریس و ادوارد آلمن (Chauncy D. Harris and Edward L. Ullam) معرفی شد مطابقت

2. Subhash C. Malik, *Indian Civilization: The Formative Period* (Simla: Indian Institute of Advanced Study, 1968), PP. 52 and 80.

3. Bridget and Raymond Allchin, *The Birth of Indian Civilization* (Harmondworth: Penguin Books Ltd. 1968), P. 132.

4. Ibid., P. 241.

5. Kusum Lata Taneja, *Morphology of Indian Cities* (Varansi: National Geographical Society of India. phb. 7, 1971), P, 23.

دارد.^۶ لذا مقاله حاضر به افتخار هاریس نوشته شده است زیرا پژوهشهای دیرین وی در مورد رده‌بندی «نقش و کارکرد» شهرهای ایالات متحده آمریکا به عنوان اساس و پایه یک الگوی اصولی، فراگیر و معروف برای رده‌بندی شهرها از جمله مطالعه جغرافیای شهری هندوستان تأثیر فراوان گذارد.^۷ مقاله حاضر روند شهرنشینی در هندوستان را در طی سالهای (۱۹۸۱-۱۹۰۱) مورد بررسی قرار می‌دهد و توجه ویژه خود را بر روی شهرهای میلیونی و بیشتر متمرکز می‌سازد. و در نتیجه گیری به مطالعه مناطق شهری آینده در هندوستان و پاره‌ای از مسایل وابسته به شهرنشینی می‌پردازد.

الگوهای شهرنشینی (۱۹۸۱-۱۹۰۱)

گرچه هسته‌های شهری تحت تأثیر متقابل پاره‌ای از عوامل اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، فنی، جغرافیایی و فرهنگی تشکیل می‌یابد. لکن سنجش آنها بر مبنای مقیاس «تعداد جمعیت» صورت می‌پذیرد. بر مبنای آمارگیری ۱۹۸۱ هندوستان، مکانی به عنوان شهر به شمار می‌آید که ویژگیهای زیرین را دارا باشد:

۱- شهرداری، انجمنهای اجتماعی، شرکتهای، پادگانها، سازمانهای خاص شهری

۲- به مرزهای آماری ذیل رسیده باشد:

الف- حداقل جمعیت: ۵/۱۰۰ تن

ب- حداقل ۷۵٪ از جمعیت ذکور مشاغلی غیر کشاورزی داشته باشند.

ج- حداقل تراکم جمعیت ۴۰۰ نفر در کیلومتر

تعریف مذکور در آمارگیری عمومی سال ۱۹۵۱ نیز به کار گرفته شد ولی در آمارگیری ۱۹۶۱، نظریه «گروه شهری» (Town Group) مطرح گردید و بالأخره در آمارگیری ۱۹۷۱ مفاهیم دیگری از جمله «پیوستگی و ارتباط» به خصوصیات نظریه قبلی افزوده شد. این نظریه به نام «مجمع یا توده شهری» (Urban agglomeration) مشهور است «توده شهری» دربردارنده یک شهر اصلی و یا تعدادی شهر و گاه روستا و روستاهای حول و حوش یا میان آنهاست که به نحوی باهم در ارتباطند. به عبارت دیگر

6. Chauncy D. Harris and Edward L. Ullman, «The Nature of Cities» *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 242 (1945): 7-17.

7. Chauncy D. Harris, «A Functional Classification of Cities in the United States.» *Geographical Review* 33 (1943), pp. 86 - 89.

«توده شهری» از نظر تعریف دربر دارنده یک ناحیه شهری روبه گسترش است، با یک شهر میانی و ممتاز در مرکز و حومه و فضاهای اطراف آن که ممکن است اصالتاً شهر یا روستا باشد.^۸

جمعیت شهرنشین هندوستان در ۱۹۸۱ در حدود ۱۵۷ میلیون یا تقریباً ۲۴٪ کل جمعیت کشور بود تعداد شهرها از دهه ای تا دهه دیگر به علت تغییر در تعریف و تحدید مفهوم «شهر» متفاوت بوده است و حتی بعضی از شهرها از اطلاق کلمه «شهر» خارج شده اند در حالی که مکانهای جدیدی عنوان «شهر» یافته اند. بنابراین روند شهرنشینی را براساس جمعیت شهرنشین و تغییرات آن در دهه های متوالی بهتر می توان مورد ملاحظه قرار داد.^۹

در سال ۱۹۰۱ تقریباً ۱۱٪ جمعیت هندوستان در مناطق شهری می زیستند و این نسبت تا ۱۹۳۱ ثابت بود. از آن به بعد روند شهرنشینی سریعتر شد. در ۱۹۴۱ جمعیت شهرنشین ۱۴٪ جمعیت ملی کشور را شامل شد و در ۱۹۶۱ به ۱۸/۲۴٪ رسید. از ۱۹۷۱ آهنگ رشد جمعیت شهری سرعت بیشتری یافت (جدول ۱). روند این رشد را از نظر زمانی می توانیم به سه دوره تقسیم کنیم.

در فاصله سالهای (۱۹۰۱-۱۹۳۱) شهرنشینی شاهد رشد کندی بود که علت آن اولاً قحطیها و بیماریهای واگیر مانند طاعون در ۱۹۱۱ و آنفولانزا در ۱۹۱۸ و ثانیاً کاهش شدید مهاجرت روستاییان به شهرها در اثر این حوادث بوده است. اگرچه بعد از ۱۹۲۱، شرایط بهبود یافت ولی آهنگ رشد جمعیت و مهاجرت به شهرها همچنان آهسته بود.

دوره (۱۹۳۱-۱۹۶۱) شاهد رشد سریع جمعیت شهری همراه با افزایش سرعت صنعتی شدن و افزایش نسبی مهاجرت به شهرها بود. در طول دهه (۱۹۵۱-۱۹۴۱) بالاترین درصد افزایش، با آهنگ رشدی سریعتر از ژاپن و قریب ۲/۳ میزان رشد جمعیت در آمریکا^{۱۰} پدیدار شد. بعلاوه در ۱۹۴۷ تقسیم هندوستان سبب مهاجرت انبوهی از مردم بی پناه شد و این خود عاملی استثنایی و مؤثر در رشد شهرنشینی هندوستان گردید. بسیاری از مهاجران در مناطق شهری مستقر شدند و باعث رشد جمعیت تعداد زیادی از شهرها در شرایط گوناگون گشتند.^{۱۱}

8. Census of India 1981, Series - 1 INDA, Paper 2 of 1981, *Provisional Population Totals* (New Delhi: Registrar General Office), p. 23

9. Ibid., p. 36.

10. Kusum Lata Taneja, op. cit., p. 2, fn. 5.

11. Donald J. Bogue et al., «Urbanization and Migration in India,» in *Indias Urban Future*, ed. R. Turner (Bombay: Oxtord University Press, 1962), p. 31.

جدول (۱) روند شهرنشینی و رشد جمعیت شهری هند از ۱۹۰۱ تا ۱۹۸۱

درصد تغییر در ده سال	درصد جمعیت شهری	جمعیت شهری به میلیون	تعداد شهرها	سالهای سرشماری
—	۱۰/۹۶	۲۵/۷۷	۱۸۳۶	۱۹۰۱
۰/۲۹	۱۰/۴۱	۲۵/۸۵	۱۸۲۱	۱۹۱۱
۸/۱۶	۱۱/۳۳	۲۷/۹۶	۱۹۴۹	۱۹۲۱
۱۹/۰۸	۱۲/۱۸	۳۳/۲۹	۲۰۷۹	۱۹۳۱
۳۱/۹۹	۱۴/۰۹	۴۳/۹۵	۲۲۴۰	۱۹۴۱
۴۱/۲۸	۱۷/۵۹	۶۲/۰۹	۲۸۶۷	۱۹۵۱
۲۵/۸۸	۱۸/۲۴	۷۸/۱۶	۲۳۷۱	۱۹۶۱
۳۷/۹۶	۲۰/۲۱	۱۰۷/۸۲	۲۵۷۴	۱۹۷۱
۴۶/۰۱	۲۳/۷۱	۱۵۷/۴۴	۳۳۰۱	۱۹۸۱

مأخذ سرشماری ۱۹۸۱ هند، سری اول، هند، چاپ دوم ۱۹۸۱.

جدول (۲) مکانهای شهری و درصد جمعیت شهری برحسب رده در هند از ۱۹۶۱ تا ۱۹۸۱

درصد تغییر در ده سال	درصد جمعیت شهری			تعداد شهرها			رده	
	۱۹۷۱-۱۹۶۱	۱۹۸۱	۱۹۷۱	۱۹۶۱	۱۹۸۱	۱۹۷۱		۱۹۶۱
۵۵/۶۷	۵۲/۶۱	۶۰/۴۱	۵۶/۳۰	۵۰/۹۰	۲۱۸	۱۴۷	۱۰۴	۱- ۱۰۰/۰۰۰+
۵۳/۲۵	۵۳/۶۴	۲۶/۶۹	۲۵/۴۳	۲۲/۴۸	۱۲	۱۹	۷	(الف) بالای ۱ میلیون
۵۹/۴۹	۵۱/۷۸	۳۳/۷۲	۳۰/۸۷	۲۸/۰۶	۲۰۶	۱۳۸	۹۷	(ب) زیر ۱ میلیون
۵۱/۲۲	۴۰/۶۴	۱۱/۵۶	۱۱/۱۶	۱۰/۹۲	۲۷۰	۱۷۸	-۱۲۹	۲- ۵۰/۰۰۰-۹۹/۹۹۹
۲۸/۶۶	۲۹/۶۷	۱۴/۳۳	۱۶/۲۶	۱۷/۳۰	۷۴۴	۵۷۳	۴۵۰	۳- ۲۰/۰۰۰-۴۹/۹۹۹
۲۴/۱۱	۱۸/۶۱	۹/۴۸	۱۱/۱۶	۱۲/۹۸	۱۰۵۳	۸۵۰	۷۳۶	۴- ۱۰/۰۰۰-۱۹/۹۹۹
۱۶/۰۶	-۹/۱۱	۳/۶۷	۴/۶۲	۷/۱۰	۷۶۱	۶۵۶	۷۴۳	۵- ۵/۰۰۰-۹/۹۹۹
۵۹/۶۹	-۲۲/۵۲	۰/۵۵	۰/۵۰	۰/۸۹	۲۵۵	۱۷۰	۲۰۹	۶- کمتر از ۵/۰۰۰
۴۶/۰۱	۳۷/۹۶	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	۳۳۰۱	۲۵۷۴	۲۳۷۱	جمع

مأخذ - سرشماری ۱۹۸۱ هند، سری اول، هند، چاپ دوم ۱۹۸۱ و دیگر اطلاعات

این مهاجرت‌ها به‌طور کلی سبب رشد سریع جمعیت شهری و تغییر در نسبت جمعیت شهری به کل جمعیت شد.

همراه با مهاجرت سریع به مناطق شهری درصد بیکاری به شدت بالا رفت و سبب به وجود آمدن گروه‌های بزرگی از بیکاران شد. مجموعه این عوامل به مهاجرت روستاییان به مناطق شهری دامن زد. ۱۲ پاره‌ای از پی آمده‌های نامیمون این مهاجرت‌ها در حومه شهرها به شکل محله‌های پست (Slum) و محروم (Bustees) دیده می‌شود.

دوره زمانی (۱۹۷۱-۱۹۸۱) شاهد رشد سریع جمعیت شهری بوده است، (بیش از ۴۷٪). این رشد که تا حدودی ناشی از افزایش طبیعی جمعیت (۲۵٪) بود، در نتیجه تأسیس و گسترش صنایع و فراهم آمدن فرصت‌های شغلی در امور صنعتی به ویژه در شهرهای «رده یک» (۱۰۰/۰۰۰+) شدت یافته است. بعلاوه، پدید آمدن شهرهای جدید صنعتی و رشد سریع شهرهای قدیمی صنعتی، نقشی مهم در سرعت بخشیدن به شهرنشینی ایفاء کرده است.^{۱۳}

به استناد آمار ۱۹۸۱، هندوستان دارای ۳/۳۰۱ شهر بود که بر حسب جمعیت به شش طبقه یا «رده» (Class) تقسیم‌بندی شده است. (جدول ۲). به استثنای سال ۱۹۱۱، تعداد شهرهای این شش «رده» به‌طور مداوم در حال افزایش بوده است. این حقیقت به‌طور قابل ملاحظه‌ای در مورد رده «۱» و رده «۲» مشهود است.

کندی رشد عددی شهرهای رده‌های «۵» و «۶» نشانگر این است که اینگونه شهرها از یک دهه تا دهه دیگر به‌طور مرتب از نظر جمعیت بزرگتر شده و در رده‌های بالا تر قرار گرفته‌اند. در حقیقت، افزایش تعداد شهرها در رده‌های بالا به سبب انتقال شهرهای رده‌های پایین به رده‌های بالا- در اثر افزایش جمعیت آنها- می‌باشد. تقریباً ۶۰٪ جمعیت شهرنشین در شهرهای یکصد هزار نفری و بیشتر رده «۱» اسکان دارند و همین شهرها هستند که بالاترین نرخ رشد جمعیت را در دهه (۱۹۷۱-۱۹۸۱) دارا می‌باشند (۵۶/۷٪). جالب است توجه کنیم که اگرچه افزایش دائمی تعداد شهرهای متوسط گروه‌های (۳-۵) از سال ۱۹۶۱ قابل ملاحظه بوده است لکن این گروه شهرها از نظر درصد جمعیت روبه کاهش بوده‌اند.

12. Ashish Bose, *Studies in India's Urbanization, 1901- 1971* (Bombay: Allied Pub., 1973), p. 6.

13. C. D. Deshpande and L. S. Baht, «India,» in *Essays on World Urbanization, e. Ronald Jones* (London: George Philip & Son, 1975), p. 358.

توسعه اقتصاد اجتماعی مناطق شهری با توجه به افزایش دائمی تعداد شهرهای رده «۱» مشخص می شود. از طرف دیگر شهرهای رده «۴» (ده هزار نفری) یا به رده «۳» (بیست هزار نفری) تغییر مکان داده اند و یا این که در آمارگیری ۱۹۸۱ جزء شهرهای رده «۱» شده اند. اگر سال ۱۹۰۱ را به منزله پایه «۱۰۰» برای همه گروهها یا رده های شهری در نظر گیریم و نموداری برای روند رشد جمعیت شهری بر آن مبنا فراهم کنیم، ملاحظه خواهیم کرد که شهرهای رده «۱» دارای رشد شتابانی است، در حالی که شهرهای رده های «۴» و «۵» رشد کند و بدون شتابی را تعقیب می کند (نمودار ۲ و جدول ۲). شهرهای رده های «۲» و «۳» شاهد رشد متوسط و رده «۴» رشد کندی هستند.

شهرهای میلیونی

در سال ۱۹۰۱، تنها «توده شهری» (Urban agglomeration) که بیش از یک میلیون نفر جمعیت داشت کلکته (Calcutta) بود ولی در ۱۹۱۱ بمبئی بزرگ هم جزو شهرهای این گروه قرار گرفت. در ۱۹۵۱ دهلی (Dehli)، مدرس (Madras) و حیدرآباد (Hyderabad) به شمار این گونه شهرها اضافه شدند. در دهه (۱۹۶۱-۱۹۵۱) احمدآباد (Ahmadabad) و بانگالور (Bangalore) هم از مرز ۱/۰۰۰/۰۰۰ گذشتند و بدین گونه تعداد شهرهای میلیونی به هفت شهر رسید. در خلال سالهای ۱۹۶۱ تا ۱۹۷۱ خانپور (Kanpur) و پون (Pune) و در سال ۱۹۸۱ لکنهؤ (Lucknow) و ناچپور (Nagpur) و جیپور (Jaipur) هم بریک میلیون بالغ گشتند. بنابراین در سال ۱۹۸۱ «دوازده» شهر در زمره شهرهای میلیونی قرار گرفتند. (نقشه های ۲ و ۱)

تا سال ۱۹۴۱ کلکته و بمبئی کمتر از ۲٪ جمعیت ملی و کمتر از ۱۳٪ جمعیت شهری را دارا بودند. ولی بعد از آن با ظهور دیگر شهرهای میلیونی درصد شهرهای میلیونی به ۶/۳۹٪ جمعیت ملی و ۲۹/۹۱٪ جمعیت شهری رسید (تصویر ۹۰۳). درصد سهم جمعیت شهرهای «گروه میلیونی» در سال ۱۹۸۱ به سال ۱۹۷۱ خیلی نزدیک می باشد. از نظر آماری، در طول این دهه به جمعیت این دوازده شهر، کمی بیشتر از ۱۴/۰۰۰/۰۰۰ افزوده شده است. قابل توجه است که این دوازده شهر میلیونی، ۴۴/۵۷٪ جمعیت شهرهای رده «۱» (بالا تر از ۱۰۰/۰۰۰) را در بر گرفته اند و این مسأله بدان معناست که در حدود نصف جمعیت «۲۱۸» شهر رده «۱» در این دوازده شهر زندگی می کنند. آمار نشان می دهد که

دهلی نسبت به شهرهای دیگر بسیار سریعتر رشد کرده است. شمار جمعیت دهلی در ۱۹۷۱ شانزده برابر جمعیت آن در ۱۹۰۱ بوده است. اما در همان مدت جمعیت بنگالور (Bangalore) حدود ده برابر شده است.

پایتختهای ایالتی، چون کلکته (Calcutta)، بمبئی (Bombay) و مدرس (Madras) همگی براساس الگوهای غربی دارای «بخش مرکزی تجاری شهر» (CBD) که دارای بانکها، شرکتهای بیمه، سالنهای سینما، هتلها و فروشگاههای بزرگ می باشد، توسعه یافته است. فضاهای مجاور بخش مرکزی به وسیله مؤسسات و سازمانهای اداری، حمل و نقل و ارتباطات اشغال شده است.^{۱۴}

در مرحله اولیه توسعه تاریخی، قلاع جنگی هسته مرکزی شهرهای بمبئی و مدرس و کلکته را تشکیل داده اند. در دوران جدید، بخش مرکزی تجاری (CBD) این شهرها دقیقاً مانند همتهای غربی خود جمعیت ساکن کمی دارند. شهر کلکته دارای دو کانون یا دو بخش ممتاز است یک شهر اروپایی در جنوب و یک شهر بومی در شمال. از نظر فضایی کلکته پیرامون دژری که در سال ۱۹۷۵ ساخته شد رشد خود را آغاز کرد، این دژ بعدها ویران شد ولی در جنوب دوباره احداث شد. در روند گسترش این شهر، بخش شمالی بیشتر منعکس کننده ویژگیهای بومی در حالی که بخش جنوبی بیشتر چهره اروپایی را می نمود متروپولیسی کلکته با وسعتی حدود ۱۳۰۰ کیلومتر مربع دربردارنده گسترده ترین و متمرکزترین ظرفیت تولیدی صنعتی هند است و ۱۵٪ کل کالاهای مصنوع کشور را تأمین می کند.^{۱۵}

در پی جنگ داخلی آمریکا در اوایل دهه ۱۸۶۰، مرکزیت تولید پنبه به نفع هندوستان تغییر پیدا کرد و بمبئی به منزله بندری مهم روبه گسترش نهاد. در ۱۹۵۳ افتتاح خطوط آهنی

14. Ashok K. Dutt. «Cities of South Asia.» in *Cities of the World: World Regional Urban Development*, ed. Stanley D. Brunn and Jack F. Williams (New York: Harper & Row Pub., 1983). p.231. see also Johan E. Brush, «The Growth of Presidency Town.» in *Urban India: Society, and Image*, ed Richard G. Fox (Durham, NC: University Program in Comparative Studies on South Asia, 1970), pp. 91 - 113.

15. See Nisith R. Kar, «Economic Character of the Metropolitan Sphere of Influence of Calcutta.» *Geographical Review of India* 25, No.2(1963):108 - 37, Brian J. L. Berry and Philip H. Rees, «The Factorial Ecology of Calcutta.» *The American Journal of Sociology* 74 (1969): 445 - 49).

جدول (۳) هند: تراکم شهری بیش از یک میلیون

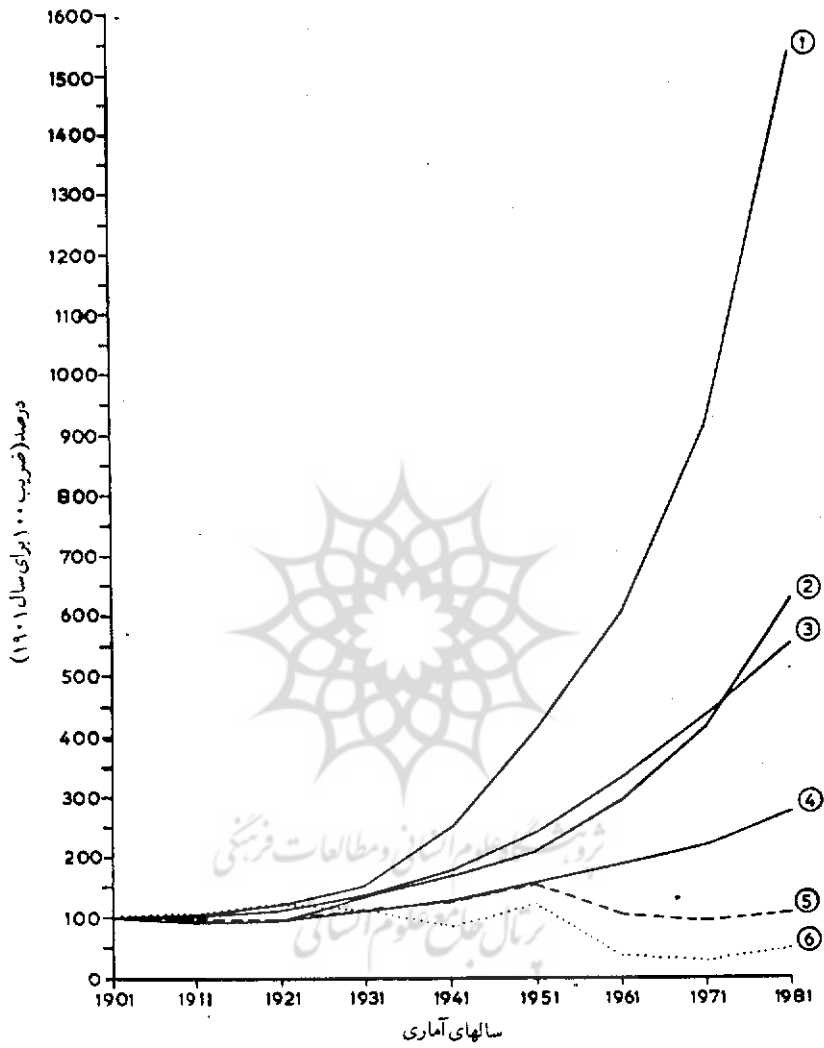
سال سرشماری	شماره	جمعیت (به هزار)	درصد کل جمعیت	درصد جمعیت شهری	درصد رشد در ده سال
۱۹۰۱	۱	۱/۴۸۸/۳	۰/۶۴	۵/۸۱	—
۱۹۱۱	۲	۲/۷۳۶/۸	۱/۱۱	۱۰/۷۰	۸۳/۸۹
۱۹۲۱	۲	۳/۰۹۵/۶	۱/۲۷	۱۱/۱۸	۱۳/۱۱
۱۹۳۱	۲	۳/۳۷۴/۰	۱/۲۵	۱۰/۲۳	۸/۹۹
۱۹۴۱	۲	۵/۲۶۳/۹	۱/۷۰	۱۲/۰۸	۵۶/۰۱
۱۹۵۱	۵	۱۱/۶۶۲/۹	۳/۳۳	۱۸/۹۲	۱۲۱/۵۶
۱۹۶۱	۷	۱۷/۸۴۷/۶	۴/۲۰	۲۳/۰۱	۵۳/۰۳
۱۹۷۱	۹	۲۷/۴۲۰/۸	۵/۱۸	۲۵/۶۳	۵۳/۶۴
۱۹۸۱	۱۲	۴۲/۰۲۲/۹	۶/۳۹	۲۶/۹۱	۵۳/۲۵

مأخذ: سرشماری ۱۹۸۱ هند، سری اول، هند، چاپ دوم ۱۹۸۱
 - (جمعیت آسام و جامو و کشمیر منظور نشده است).

جدول (۴) هند: تراکم جمعیت بیش از یک میلیون (به هزار) از سال ۱۹۰۱ تا ۱۹۸۱ (به هزار)

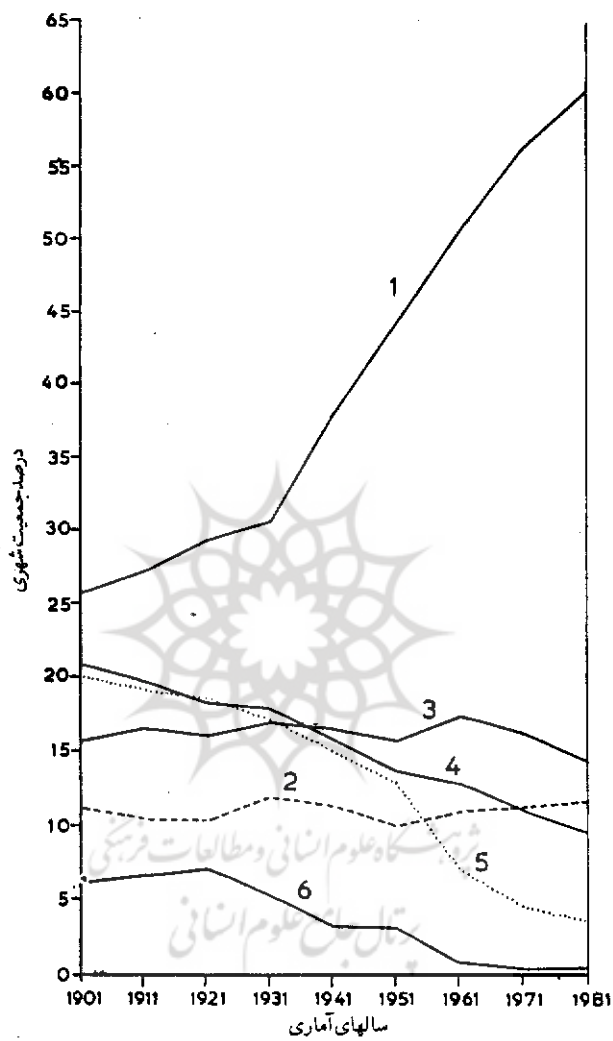
زده در سال ۱۹۸۱	۱۹۰۱	۱۹۱۱	۱۹۲۱	۱۹۳۱	۱۹۴۱	۱۹۵۱	۱۹۶۱	۱۹۷۱	۱۹۸۱	
۱۴۸۸	۱۷۱۸	۱۸۵۱	۲۱۰۵	۳۵۷۸	۴۵۸۹	۵۷۳۷	۷۰۳۱	۹۱۶۶	۱- کلکته	
۸۱۳	۱۰۱۸	۱۲۴۵	۱۲۶۸	۱۶۸۶	۲۹۶۷	۴۱۵۲	۵۹۷۱	۸۲۲۷	۲- بمبئی	
۲۱۴	۲۳۸	۳۰۴	۴۴۷	۶۹۶	۱۴۳۷	۲۳۵۹	۳۶۴۷	۵۷۱۴	۳- دهلی	
۵۹۴	۶۰۴	۶۲۸	۷۷۵	۹۳۰	۱۵۴۲	۱۹۴۵	۳۱۷۰	۴۲۷۷	۴- مدرس	
۱۵۹	۱۸۹	۲۳۷	۳۰۷	۴۰۷	۷۷۹	۱۲۰۰	۱۶۵۴	۲۹۱۴	۵- بنگالور	
۴۴۸	۵۰۲	۴۰۶	۴۶۷	۷۳۹	۱۱۲۸	۱۲۴۹	۱۷۹۶	۲۵۲۸	۶- حیدرآباد	
۱۸۶	۲۱۷	۲۷۴	۳۱۴	۳۱۴	۸۷۷	۱۲۰۶	۱۷۴۲	۲۵۱۵	۷- احمدآباد	
۲۰۳	۱۷۹	۲۱۶	۲۴۴	۴۸۷	۷۰۵	۹۷۱	۱۲۷۵	۱۶۸۸	۸- کانپور	
۱۶۴	۱۷۳	۱۹۹	۲۵۰	۳۲۴	۶۰۶	۷۹۰	۱۱۳۵	۱۶۸۵	۹- پون	
۱۶۷	۱۱۹	۱۶۵	۲۴۲	۳۲۹	۴۸۵	۶۹۰	۹۳۱	۱۲۹۸	۱۰- ناگپور	
۲۵۶	۲۵۲	۲۴۱	۲۷۵	۳۸۷	۴۹۷	۶۵۶	۸۱۴	۱۰۰۷	۱۱- لکنهو	
۱۶۰	۱۳۷	۱۲۴	۱۴۹	۱۸۱	۳۰۴	۴۱۰	۶۳۷	۱۰۰۵	۱۲- جانیپور	

مأخذ: سرشماری ۱۹۸۱ هند، سری اول، هند، چاپ دوم ۱۹۸۱.



- | | |
|-------------------------------|---------------------------|
| ① طبقه ۱
(۱۰۰۰۰۰۰ و بیشتر) | ④ طبقه ۴
(۱۰۰۰۰-۱۹۹۹۹) |
| ② طبقه ۲
(۵۰۰۰۰۰-۹۹۹۹۹) | ⑤ طبقه ۵
(۵۰۰۰-۹۹۹۹) |
| ③ طبقه ۳
(۲۰۰۰۰-۴۹۹۹۹) | ⑥ طبقه ۶
کمتر از ۵۰۰۰ |

نمودار ۱ - نرخ رشد جمعیت در هندوستان، نسبت به وسعت مناطق شهری ۸۱-۱۹۰۱



- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| ۱ طبقه ۱ (۱۰۰۰۰۰ و بیشتر) | ۴ طبقه ۴ (۱۰۰۰۰-۱۹۹۹۹) |
| ۲ طبقه ۲ (۵۰۰۰۰۰-۹۹۹۹۹) | ۵ طبقه ۵ (۵۰۰۰-۹۹۹۹) |
| ۳ طبقه ۳ (۲۰۰۰۰-۴۹۹۹۹) | ۶ طبقه ۶ (کمتر از ۵۰۰۰) |

نمودار ۲ - جمعیت شهری در هندوستان نسبت به وسعت مناطق شهر، ۸۱-۱۹۰۱

که شهر را به مناطق داخلی کشور مرتبط می ساخت، سبب شد تا بمبئی به صورت مرکز بازرگانی سواحل هندوستان درآید. در ساخت اجتماعی بمبئی زرتشتیان (به قول خودشان، پارسیان) حضور گسترده ای دارند. ایشان در بمبئی بیش از هر جای دیگر متمرکز و مجتمعند. از نظر بافت نژادی بمبئی متنوعترین شهر در میان شهرهای جنوب آسیا است.

مدرس دارای خصوصیت کامل یک شهر محلی یا ناحیه ای است و در این شهر $\frac{3}{4}$ ساکنان به زبان تامیل صحبت می کنند. در مجموع چهره کلی شهر مدرس ترکیبی از تأثیرات سنتی و استعماری را می نمایاند. از طرف دیگر دهلی نمایانگر یک سابقه و زمینه ریشه دار تاریخی توأم با طرحهای جدید استعماری است. بر اساس روایات تاریخی در طول سه هزار سال گذشته این شهر هجده بار به عنوان پایتخت برگزیده شده است. فرمانروایی بر دهلی برای حکومت هندوستان آن چنان حیاتی بود که بنا بر یک ضرب المثل عامیانه: «کسی که بر دهلی حکومت کند، بر هندوستان حکم می راند»^{۱۶}. با انتقال پایتخت استعماری انگلیس از کلکته به دهلی در ۱۹۳۰، شهر جدیدی به نام دهلی نوبه و وسیله یک آرشیتکت انگلیسی به نام ادوارد لوتین (Edward Lutyens) طراحی شد. این طرح شامل خیابانهای پهن، مقر باشکوه حکومتی، مکانی برای شورای عالی حکومتی، مراکز اداری و سازمانی، بخشهایی برای سفارتهای خارجی، فضاها و ساختمانهایی برای سکونت رهبران حکومتی و مجالس ملی و یک مرکز تجاری گسترده به سبک غربی بود. با وجود این مهمترین کارکرد اقتصادی دهلی نودر بخش اداری و حکومتی بوده است.

بنگالور (Bangalore) در طول کناره های قدیمی (Dharamambudhi) و (Sampangi) امتداد یافته و بر روی ارتفاعات و دره های طبیعی گسترده شده است. یک پادگان نظامی وسیع در شرق و مناطق مسکونی مستعمره نشین جدید التأسیس در غرب و جنوب در پیرامون منطقه قدیمی شهر توسعه یافته اند.^{۱۷} ایجاد صنایع سنگین مانند مؤسسه صنایع هواپیماسازی (Hindustan Aeronautics Ltd) کارخانه موتور هواپیما (Aero Engine Factory) و مؤسسه الکتریکی بهارات (Bharat Electric Ltd) من حیث المجموع باعث جهش عظیمی در رشد و وسعت یافتن آن شده است. به همین ترتیب در خان پور (Kanpor) نیز هسته رشد به وسیله

16. Ashok K. Dutt, op.cit., p.353 (fn. 14).

17. Ram L. Singh, *Bangalore: An Urban Survey* (Varanasi: Tara pub; 1964), pp. 15 - 25.

یک پادگان انگلیسی نهاده شد و به واسطهٔ ایجاد تأسیسات صنعتی پی‌گیری شد.^{۱۸} حیدرآباد و سکندرآباد (Hyderabad - Secunderabad) به منزلهٔ یک شهر دوقلو با تحت‌الشعاع قرار دادن دژ (گلگنڈا) Golconda مقرر مرکزی سلطنت اسلامی شد. رشد این شهر تا سال ۱۶۷۸ در امتداد شرقی غربی و در طول شاهراه تجارتی پادشاهی تداوم یافت. سه واحد شهری گلگونند (Golconda)، حیدرآباد کنونی و چاردرقات سکندرآباد (Charderghat Secunderabad) که تا سال ۱۹۳۱ سه بخش شهری جداگانه بودند به صورت متحد و متمرکز توسعه یافتند و با وسعت خطوط آهن واحدهای تجاری خرده‌فروشی در حیدرآباد گسترش یافتند.^{۱۹}

احمدآباد در سال ۱۴۱۰ به وسیله احمدشاه بنا شد. او شهر کوچک احمدآباد را که از قرن یازدهم باقی مانده بود گسترش داد.^{۲۰} کارکردهای شهری احمدآباد به وضوح در شکل مناطق مسکونی متفرقه، قصر حاکم (Bhadra) و (Court) میدان شاهی (Maidoin - i - Shahi) و رشد مراکز تجاری و امکان مذهبی مانند مسجد جامع^{۲۱} نمایان است. به دلیل وجود مزارع غنی پنبه در اطراف احمدآباد این شهر چنان جاذبیتی برای صنایع ریسندگی و پارچه‌بافی یافت که اولین کارخانه ریسندگی آن در سال ۱۸۵۷ آغاز به کار کرد و این صنعت با گسترش راه آهن در سال ۱۸۹۴ به سرعت رو به پیشرفت نهاد.

شهر پون (Pune) در آغاز به عنوان یک مرکز نظامی به وسیله انگلیس پایه عرصه وجود نهاد. وجود پادگانها و یک ناحیهٔ اداری غیر نظامی انگلیسی در خارج شهر اصلی از ویژگیهای عمده آن است. این شهر ضمن این که نمایندهٔ فرهنگ سنتی ماه-راسترا بود به دلیل توسعه و پیشرفت صنایع نساجی گسترش یافت.^{۲۲} در همان ناحیه همگام با رشد صنعت نساجی پنبه شهر ناگپور (Nagpur) نیز رشد و ترقی یافت. مرکزیت

18. See Harihar Singh, Kanpur: *A Study in Urban Geography* (Varanasi: Indrasini Devi Pub., 1972).

19. S. Manzoor Alam, *Hyderabad - Secunderabad (Twin Cities): A Study in Urban Geography* (Hyderabad: Osmania University Press, 1965), pp. 128. 130.

20. Jean - Elie Hamesse, *Sectoral and Spatial Interrelations in Urban Development: A Case Study of Ahmedabad India* (Paris: Edition Herodot, Settlement studies I, 1983), p. 61.

21. Ibid., p. 63.

22. See John E. Brush, «Spatial Patterns of Population in Indian Cities,» *The Geographical Review* 58, no. 3 (1968): 362 - 391.

ناگپور (Nagpur) به عنوان محل تلاقی خطوط آهن عمده یک عامل حیاتی و باارزش برای ادامه روند توسعه اش بود. خطوط آهن مذکور شامل:

- ۱ - The Great Indian Peninsular Railway (۱۸۶۷)
- ۲ - The Bengal - Nagpur Rail way (۱۸۸۳)
- ۳ - The Chhindware Line (۱۹۰۸)
- ۴ - The Chanda Line (۱۹۱۳)

خطوط مذکور این شهر را به بمبئی، کلکته، چاندا (Chand)، حیدرآباد و مدرّس مرتبط می سازند و زمینه ای برای تأسیس مراکز بازرگانی و توزیع کالاها در سطح ملی گشته اند.^{۲۳} در طول قرون وسطی لکهنو (Luchnow) به عنوان مرکز فرمانروایی شاهان مغول توسعه یافت و بعد از آن به عنوان مقر حکومت حاکم محلی نواب Oudh ص ۱۶۸ باقی ماند. بعد از استقلال هندوستان لکنه‌و به عنوان مرکز ایالت اوتار پرادش (Utter pradesh) شناخته شد و بدین ترتیب نقش اداری از ویژگیهای غالب و مشهود این شهر به شمار می آید. شهر به تولید طیف گسترده ای از حرف و صنایع ظریف دستی از... و انواع کالاها ی کتانی تزیننی تا ظروف سفالین و جواهرات شهرت دارد.^{۲۴}

جایپور (Jaipur) (شهر صورتی) در سال ۱۷۲۵ به وسیله (Sawai jai singh) بنیان گذاری شد. در طول سالهای ۱۷۲۵ تا ۱۷۶۷ نه بخش از این شهر گسترش یافت عواملی از جمله تأسیس مراکز آموزش و افتتاح راه آهن مرتبط به دهلی در سال ۱۸۸۲ مجموعاً پایه و اساس رشد سریع شهر شد.^{۲۵} پس از استقلال، در سال ۱۹۴۹ شهر جیپور به عنوان پایتخت ایالت راجستان (Rajasthan) معرفی شد و بدین ترتیب نقش اداری هم به آن اضافه شد.

انتظار می رود که تا سال ۱۹۹۱ نه شهر دیگر به شهرهای میلیونی افزوده شود جمعیت

23. Annapurna Kasyap, «Nagpur: A Study in City Morphology» (unpub. D. Dissertation, Nagpur University, 1961), p. 83.

24. Thomas R. Metaclyf, *Land, Landlords, and the British Raj* (Berkeley: University of California Press, 1979), p. 50.

25. Ramesh K. Arora, Rakesh Hooja, and Shashi Mathur, *Jaipur, Profile of a Changing City* (Jaipur: The HCM State Institute of Public Administration, 1977). pp. 1 - 2.

این شهرها در سال ۱۹۸۱ به رقم پیش بینی شده سال ۱۹۹۱ بسیار نزدیک است. شهرهای مذکور به ترتیب نزولی عبارتند از: کوایمباتور (Coimbatore) ۹۱۷/۰۰۰، پانتا (Panta) ۹۱۶/۰۰۰، سورات (Surat) ۹۱۳/۰۰۰، مادوری (Maduri) ۹۰۴/۰۰۰، ایندور (Indore) ۸۲۷/۰۰۰، وارناسی (Varnasi) ۷۹۴/۰۰۰، آگرا (Agra) ۷۷۰/۰۰۰، جبل پور (Jabalpur) ۷۵۸/۰۰۰ و وادودارا/بارودا (Vadodara/Baroda) ۷۴۴/۰۰۰. در فاصله سالهای ۱۹۷۱ تا ۱۹۸۱، سورات و پانتا نرخ رشد جمعیت بیش از ۸۵٪ را به ثبت رسانده اند در حالی که نرخ رشد ایندور و جبل پور بیش از ۴۰٪ بوده است. بقیه این شهرها دارای رشد نسبه کمتری بوده اند (کمتر از ۳۰٪).

در میان شهرهایی که در آستانه میلیونی شدن هستند، «وارناسی» یک مورد بسیار جالب است زیرا این شهر از شهری بسزاء به عنوان پایتخت فرهنگی هندوستان برخوردار است.^{۲۶} براساس آزمایش تجزیه فسفات در نقاط قدیمی وارناسی، این شهر یکی از قدیمیترین شهرهای دنیا می باشد که به طور مداوم از دیرباز تا کنون به حیات خود ادامه داده است.^{۲۷} قداست بناها و آثار مذهبی که در سراسر هندوستان پراکنده اند، به نحوی بارز نشأت گرفته از روح فرهنگی این شهر باستانی است.^{۲۸}

الگوی منطقه ای روند شهرگرایی

روند شهرنشینی در استانها و سرزمینهای وابسته هندوستان در فاصله ۱۹۷۱-۱۹۸۱ نمایشگر اختلافات زیادی از جایی به جای دیگر است. در شمال شرقی کشور میزورام (Mizoram) نرخ رشد ۲۲۵/۱٪ را ثبت کرده است در حالی که تامیل نادو (Tamil Nadu) ۲۷/۸٪ رشد داشته است. با افزوده شدن شهرهای جدید، ایالات اوریسسا (Orissa)، اوتسار پرادش (Uttar Pradesh) و

26. See Ram L. Singh, *Banaras: A Study in Urban Geography* (Varanasi: Nand Kishore, & Bros., 1955)

27. Robert C. Eidt, «Detection and Examination of Anthrosols by Phosphate Analysis,» *Science* 197 (September 1977): 1332.

28. See Rana P.B. Singh, «Sacred Spred Time, and Pilgrimage in Hindu Society: A Case of Varanasi City» in *Sacred Places, Sacred Spaces: Geography of Pilgrimages*, ed Alan Morinis (New York: 1984).

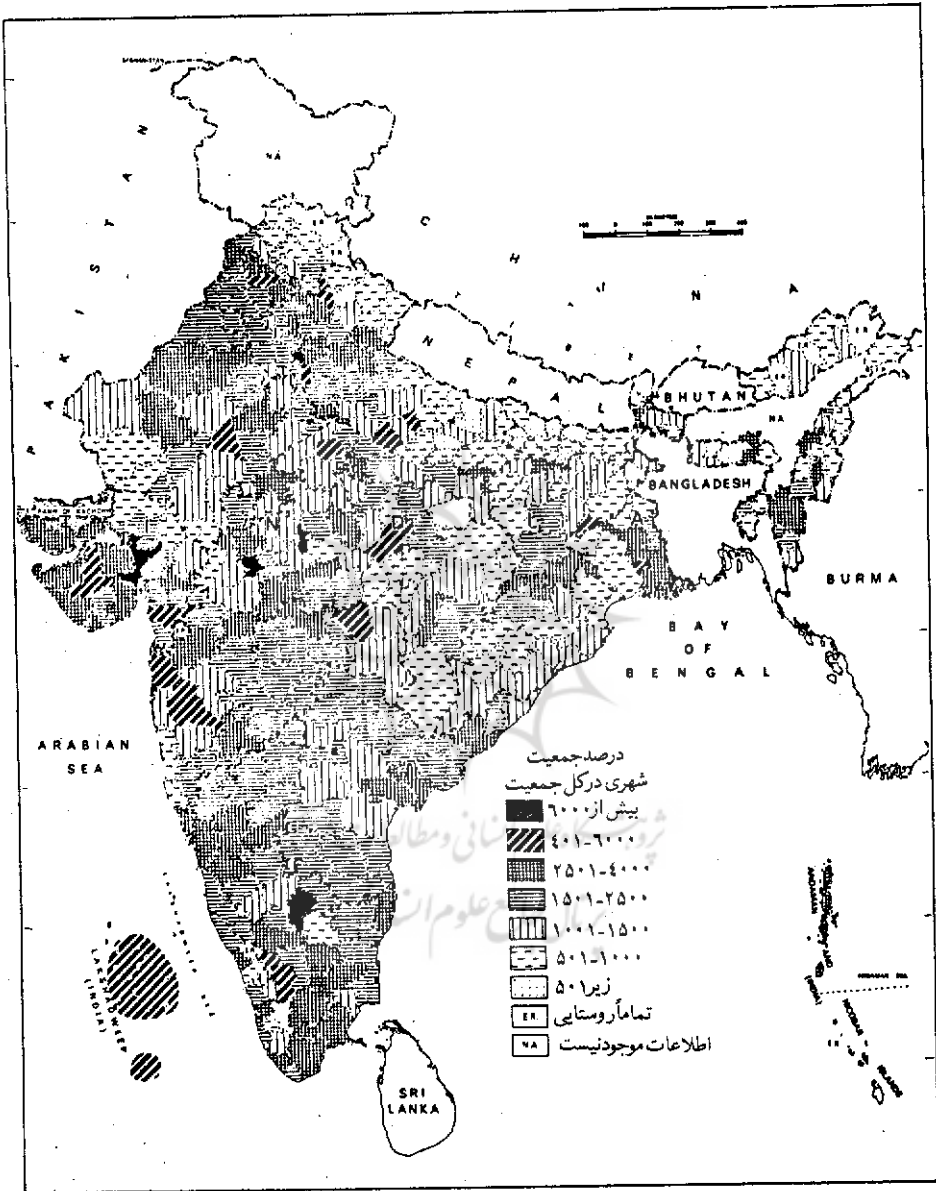
هاریانانا (Haryana) نرخ رشد بالایی نشان دادند (۶۰٪ و بیشتر). سرزمینهای وابسته میزورام ۲۲۵/۱، آروناچال رادش (Arunachal- Radesh) ۱۲۹/۷، جزایر آندمان و نیکوبار (Andaman and Nicobar Islands) ۸۹/۳، چندیگر (Ghandigarh) (۸۰/۸) هم نرخ رشد بالایی داشته اند. شهرهای سیکیم (Sikkim) ۱۵۹/۹، مانی پور (Manipur) ۱۶۳/۸ و ناگالند (Nagaland) ۱۳۳/۸ که در مناطق ناهموار کوهستانی شمال شرقی قرار دارند همگی نرخ رشد جمعیتشان بالاتر از ۱۰۰٪ بوده است. مقایسه نقشه ای که درصد نسبت جمعیت شهری به کل جمعیت را نشان می دهد (نقشه ۱) با نقشه ای که نمایانگر میزان تغییرات و رشد شهرهای میلیونی است (نقشه ۲) به وضوح دلالت بر هماهنگی و ارتباط بین محل مناطق شهری رده یک با مناطقی که درصد شهرنشینی بالایی دارند می کند. این ارتباط بین فراوانی نقاط شهری کوچکتر و تمرکز شهرنشینی در سطح منطقه نیز وجود دارد. چنین مسأله ای قبلاً در دهه ۱۹۶۰ کاملاً اثبات شد^{۲۹}.

با رشد شهرهای جدید در دادرا Dadra . ناگورهاولی NagurHaveli لاکشادویپ Lakshadweep ، برای اولین بار این سرزمینها به جرگه شهرهای سریع الرشد وارد شدند. افزایش سریع جمعیت شهرهای قبلی و مهاجرت از مناطق روستایی عوامل موثر در این روند بوده است.

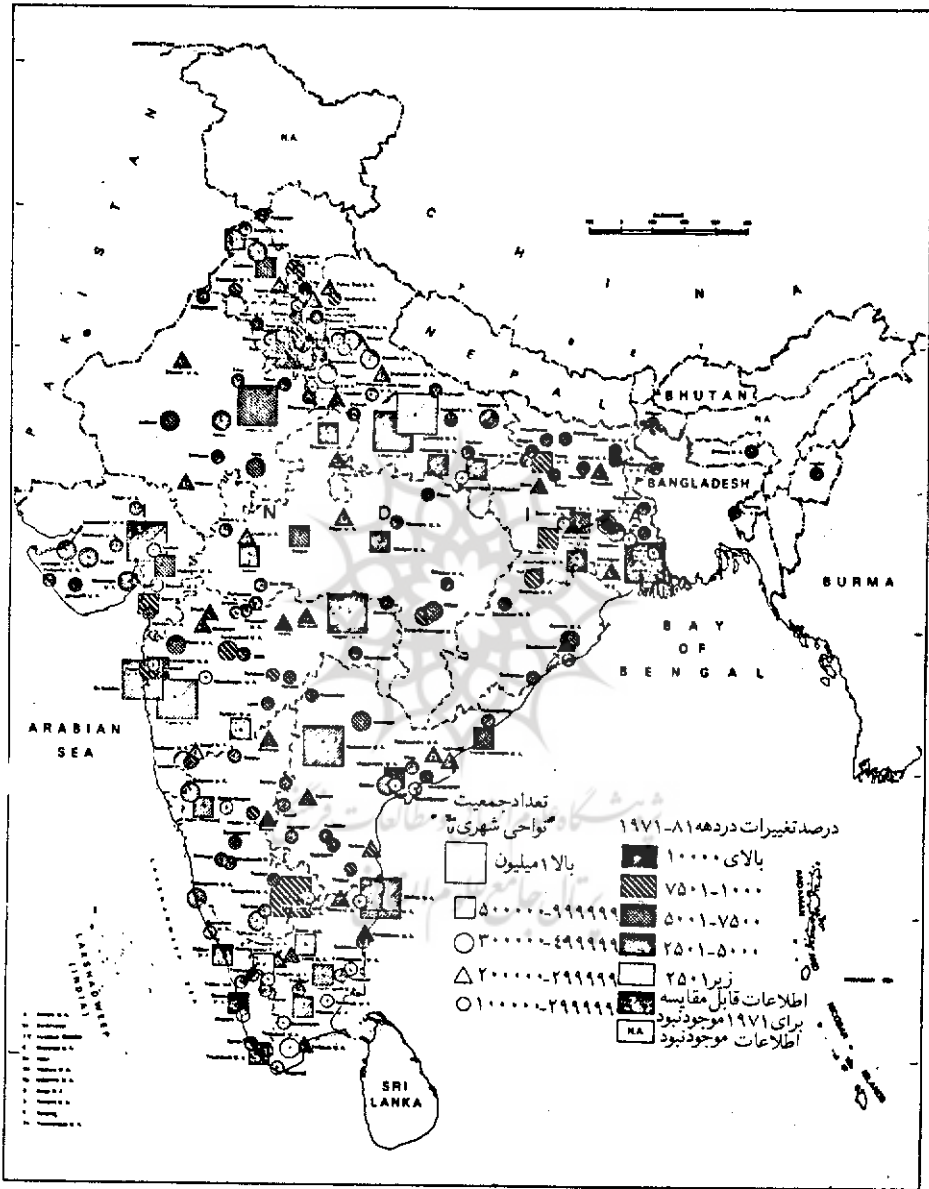
شش «توده شهری» که همگی دارای نقش صنعتی- تجاری می باشند، جمعیت خود را در فاصله سالهای ۱۹۷۱ تا ۱۹۸۱ به بیش از دو برابر رسانده اند. این شهرها عبارتند از: اوندال (Ondal) ۲۴۶/۶٪، رانی گنج Raniganj (۱۵۶/۴٪) در غرب بنگال، بوکار و استیل سیتی (Bokaro Steel City) ۱۴۳/۸٪ در بیهار (Bihar)، قاضی آباد (Ghaziabad) (۱۳۸/۶٪) در اتر پرادش (Uteer Pradesh)، بو هوبانسوار (Bhubaneswar) (۱۰۸/۰٪) در اوریسا و دورگ بههی لای Durg - Bhilai (۱۰۰٪) در مادگاپرادش (Madhga Pradesh) . بجز این شش شهر رانچی (Ranchi) (۹۵/۹٪)

29 . See Pam L. Singh, *Processes of Urbanization and Urban Development in Monsoon Asia* (Varanasi: National Geographical Society of India, 1977), pp. 8 - 9.

30 . Ibid., p. 3



نقشه ۱ - میزان جمعیت شهری در هندوستان، نسبت به نواحی، ۱۹۸۱.



نقشه ۲ - نرخ رشد مناطق شهری هندوستان با جمعیتی متجاوز از ۱۰۰۰۰۰ (طبقه ۱)، ۸۱-۱۹۷۱.

باتین دا (Bathinda) (۱/۹۵٪) و اورنگ آباد (Aurangabad) (۴/۹۱٪)، هم رشد بسیار زیادی در فاصله زمانی مذکور داشته اند. این شهرها نیز دارای کارکرد صنعتی تجاری می باشند.

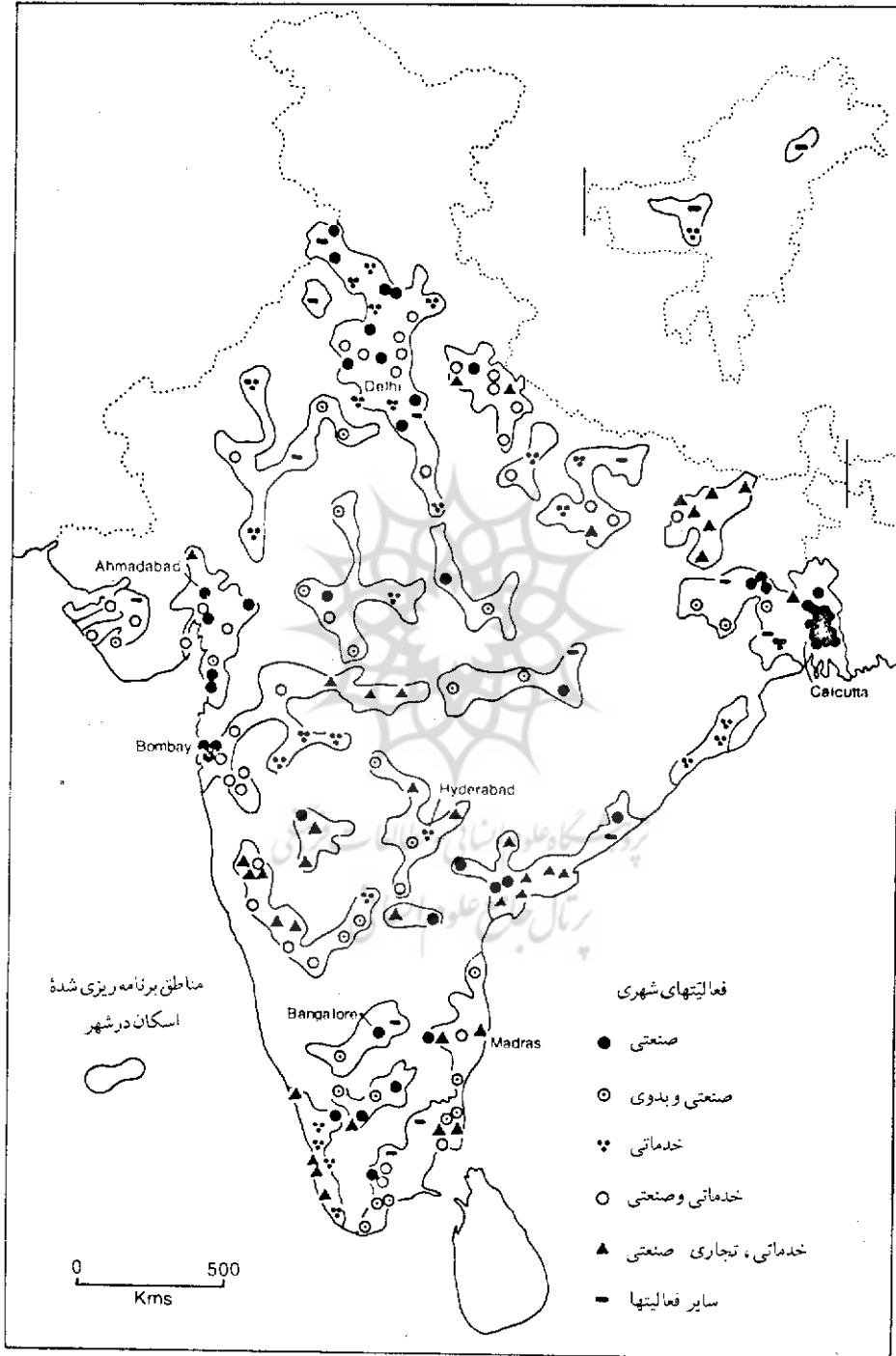
اصولاً توزیع یکسان و منظم شهرها در هندوستان در نتیجه وجود یک شبکه از مراکز اداری از ازمئه اولیه بوده است. در عین حال طرح فضایی - شهرها را می توانیم به دو قسمت دره حاصلخیز گانگا (Ganga) در شمال و کمربند ساحلی در جنوب تقسیم کنیم. رشد شهری شتابان و زایدالوصف کلکته در شرق، بمبئی در غرب، مدرس در جنوب، دهلی در شمال را عوامل مرکب گوناگونی از جمله مرکزیت اداری، تجاری، بندرگاهی در دوران سلطه استعماری انگلیس و مرکزیت صنعتی در دهه های اخیر توجیه می کند.^{۳۰}

برنامه ریزی منطقه ای شهری

ارتباطات مکانی و جغرافیایی دقیق بین شهرها (بین شهرهای عمده و پسرکرانه های آنها) به منزله اساس پیش بینی برای منطقه بندی آینده شهری و مسیر بین آنان انتخاب شد. بیست و چهار منطقه شهری در نظر گرفته شده است و انتظار می رود که تا پایان قرن حاضر این مناطق شکل حقیقی خود را بازیابند (نقشه ۳). در این طرح بر آنند که با گزینش یک استراتژی مدبرانه و سازگار با نیازهای آینده، کوشش شود که مناطق شهری مورد نظر دارای عالیترین شالوده های اقتصادی و اجتماعی شوند بدون این که به مناطق طبیعی داخل و اطراف مناطق صدمه ای وارد کنند.^{۳۱} این برنامه ریزی به طور طبیعی ممکن است با دشواریهای پیچیده ای مواجه شود از جمله: کمبود مسکن، آب و دیگر تسهیلات زندگی برنامه پنج ساله ششم (۱۹۸۵-۱۹۸۰) بار دیگر بر مسایل ذیل تأکید کرد: ۱- سیاست شهرنشینی و شهرسازی باید مشکلات منطقه ای را در نظر گرفته و بر آنها احاطه داشته باشد. ۲- فرآیند توسعه شهرنشینی در هر ناحیه باید در چهارچوب ارتباط با توسعه روستایی در آن ناحیه ملحوظ شود. بر این اساس، تأکید اصلی طرحهای شهرسازی و شهرنشینی در دهه آینده باید در فراهم آوردن امکانات و لوازم اولیه زندگی در شهرهای کوچک و متوسط که تا

31 . Bhupendra K. Roy, «Population: A Major Element in Habitat Transformation,» in *Environmental Appraisal and Rural Habitat Transformation*. ed.

Ram L. Singh and Rana P. B. Singh (Varanasi: National Geographical Society of India, Pub. 32, 25th IGC Paris Volume, 1984), P. 295.

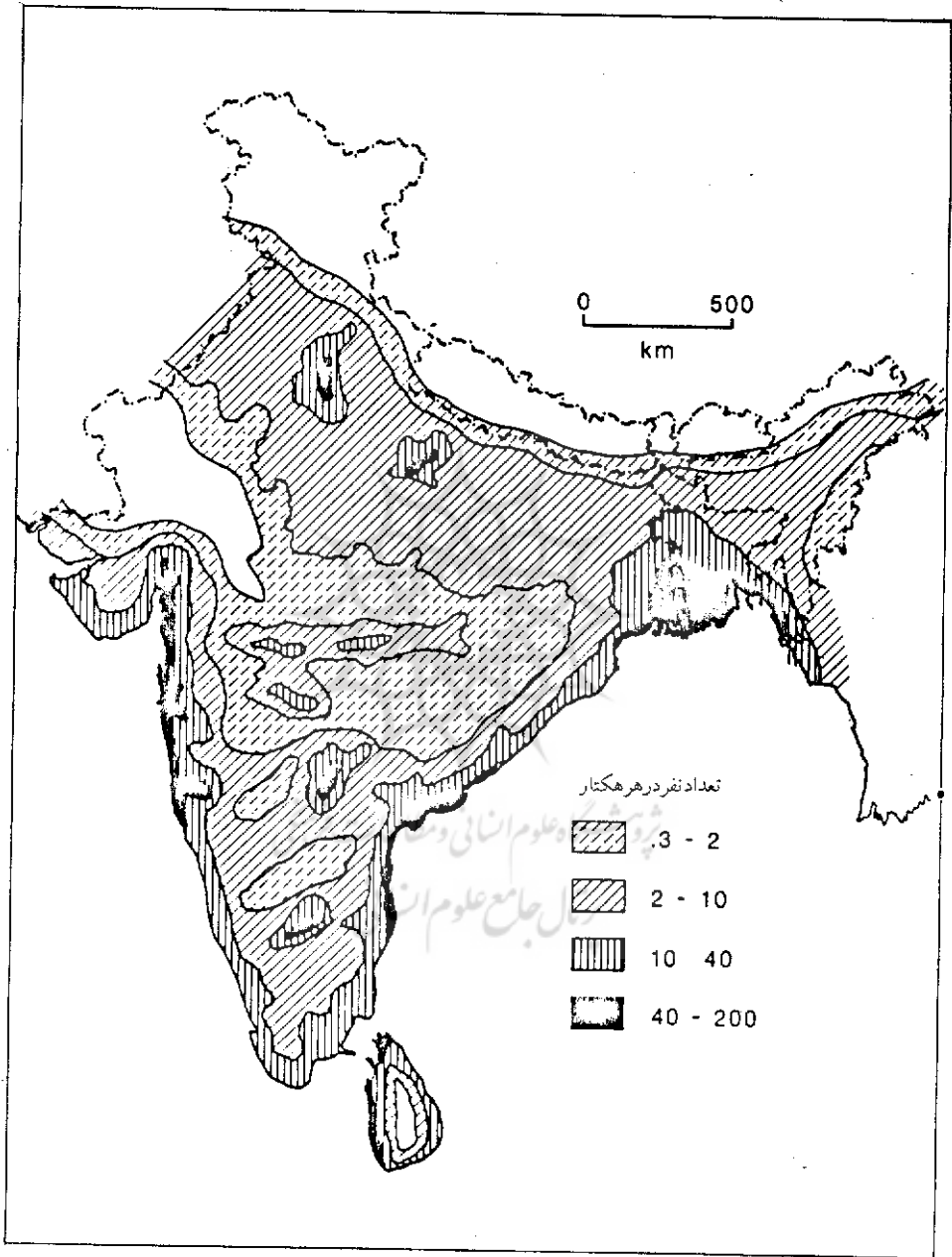


نقشه ۳- مناطق برنامه ریزی شده برای شهر سازی در هندوستان.

کنون از این نظر مورد غفلت واقع شده‌اند، باشد. در برنامه پنجساله ششم، علاوه بر انجام طرحهای فوق، کوششهای زیادی در جهت بهبود محیط محله‌های پست، تدارک دیده شده است که عبارتند از: فراهم آوردن زمینه پیاده کردن نظام تربیتی شهری و امکانات و تسهیلات زندگی برای این محله‌ها و در تمامی مناطق شهری بدون توجه به میزان جمعیت آنها و در تمامی شهرهای بزرگتر و متوسط و کوچک.

براساس یک تخمین در خلال سالهای ۱۹۹۱-۱۸۹۱ حدود ۲۳۳/۸ میلیون نفر با نرخ رشدی برابر ۶/۴۶٪ در مناطق شهری هندوستان زندگی خواهند کرد. نرخ رشد شهری در دهه (۲۰۰۱-۱۹۹۱) در حدود ۱/۳۷٪ خواهد بود و جمعیت شهرها بر ۳۲۰ میلیون بالغ خواهد شد. همچنین تخمین زده می‌شود که تا سال ۲۱۰۰ از نظر تراکم جمعیت چهار منطقه مشخص شهری وجود خواهد داشت، ۱ ۰/۳ تا ۲ نفر در هر هکتار، II ۲ تا ۱۰ نفر در هکتار، III ۱۰ تا ۴۰ نفر در هکتار و ۴۰ تا ۲۰۰ نفر در هکتار (نقشه ۴). در حالی که دو منطقه دیگر با تراکم زیاد در نوارها و سرزمینهای ساحلی کشور متمرکز خواهد بود، بخش مرکزی کشور پایین‌ترین تراکم جمعیتی را خواهد داشت.

با توجه به این واقعیت، سیاست پراکندگی جمعیت نمی‌تواند به عنوان یک نیاز فوری و ضروری مورد توجه باشد. بلکه کاربرد الگوهای مهاجرتی باید با در نظر گرفتن سیاست‌گذارهای مربوط به بخشهای گوناگون اقتصادی، چون شهرگرایی، موقعیت صنعتی، خدمات و تدارک اساسی و زیربنایی و نظایر آن همراه باشد. به همین ترتیب توزیع منطقی جمعیت بین مراکز شهری باید مورد توجه قرار گیرد. گرچه برای اجرای این هدف بهره‌گیری از طرحهای توسعه شهرها و شهرکهای سراسر هندوستان نیز باید مورد توجه باشد. یقیناً در الگوی منطقه‌ای آینده رشد شهری باید الگوهای فضایی (= مکانی) بزهکاری و اعمال خلاف در شهرهای هندوستان، نیز مدنظر باشد. این نکته قابل توجه است که شهرهای مناطق کم‌فرهنگ شمالی- مرکزی هندوستان بالاترین میزان مربوط به بزهکاری، سرکشی و خلافکاریهای گروهی را داشته‌اند در حالی که در شهرهای جنوبی هندوستان شواهد کمتری از انواع بزهکاری و رویدادهای خلاف و جنایت‌آمیز به چشم می‌خورد. ^{۳۲} لذا در نظر داشتن چنین مسایلی، در برنامه‌ریزی منطقه‌ای به منظور دست‌یابی به زندگی شهری توأم با آرامش و



نقشه ۴ - شهرسازی در هندوستان تا سال ۲۱۰۰ میلادی

صلح و صفای هر چه بیشتر ضروری است.

تذکار پایانی

جغرافی دانان در هندوستان معمولاً مسایل مربوط به ساخت شهر و شهرگرایی و اشکال جغرافیایی شهری را جدا از هم مورد بررسی و مطالعه قرار می دهند و از نقش عامل فرهنگی که رابطه میان آن دو را برقرار می سازد غفلت می ورزند. در حالی که اتخاذ و به کارگیری یک روش منطقی برای شناخت و درک محتوای جغرافیایی و فضایی تغییرات شهری بدون در نظر گرفتن مسایل فرهنگی امکان پذیر نیست. ۳۳ اتخاذ چنین روشی - یعنی به حساب گرفتن عوامل فرهنگی در تحلیلها - در هندوستان بسی سودمند و پربار خواهد بود چرا که بسیاری از شهرهای هند به رغم فشارهای شدید «غرب گرایی» هویت فرهنگی خویش را از طریق حفظ سنن و عاداتشان، هنوز حفظ کرده اند.

والسلام علی من اتبع الهدی
با تشکر از پدیدر و استاد گرامیم
محمود

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

33. See Michael P. Conzen, «Analytical Approaches to the Urban Landscape,» in *Dimensions of Human Geography: Essays on Some Familiar and Neglected Themes*, ed Karl W. Butzer, Research Paper 186, (Chicago: Department of Geography, University of Chicago, 1978), PP. 164 - 165.