

دکتر فرانک سیف‌الدینی

دانشگاه شیراز

شماره مقاله: ۴۹۵ .

گسترش حومه‌ای شهرها

F. Seafodiny ph.D

The University of Shiraz

Suburbanization

Suburbanization is one of the fundamental components of 20th century urbanization. Suburbanization is the result of deconcentration which started in the late 1880s. Nonetheless, the expansion pattern has different forms, affected by different stages of urban development and factors. Urban form and structure is the result of numerous factors like economic, social, political, cultural etc... .

This paper reviews the basic theories explaining the urban expansion event and predicts its future pattern.

خلاصه

حومه‌نشینی و گسترش حومه‌ای شهرها، بنیادی‌ترین بخش شهرها در سده بیستم است. گسترش حومه‌ای، تا اندازه‌ای ناشی از فرایند کانونی نبودن (عدم تمرکز) است که با پیدایش خودرو در پایان دهه ۱۸۸۰ آغاز شده است؛ هرچند الگوی گسترش در مراحل گوناگون گسترش شهرها، در پی عاملهای گوناگون، شکل‌های گوناگون به خود گرفته است.^۱ ریخت و ساختار شهرها، ناشی از عاملهای بی‌شمار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و

جمعیتی است. هیرش در سال ۱۹۷۳، در مقاله خود با نام «عصر مادر شهرهای چند هسته‌ای» می‌نویسد: «تغییرهایی در الگوی گسترش حومه‌ای پدید آمده است که دستاورد آن، مادرشهرهای چند هسته‌ای خواهد بود.^۲» هم اکنون پس از گذشت بیش از ۲۰ سال، این الگو، در بسیاری از بخشهای مادرشهر دیده می‌شود.

نخستین بخش این مقاله، پدیده حومه‌نشینی و الگوهای قانونی نبودن (عدم تمرکز) را بررسی می‌کند. دیدگاههایی واکاوی خواهند شد که گمان می‌شود پیش‌بینی‌کننده درختی برای ریخت گسترش شهرها بوده‌اند. در بخش آینده، عاملهایی بررسی می‌شوند که پیدایش الگوهای نوین گسترش شهرها را به دنبال داشته‌اند و نظریه‌های پیش‌بینی‌کننده ریختهای نوین الگوهای حومه‌نشینی، مورد بحث قرار خواهند گرفت.

گسترش حومه‌ای

حومه‌نشینی (Suburbanization)، بخش بنیادی شهرها در پایان سده بیستم بوده است. حومه‌نشینی، تا اندازه‌ای دستاورد فرایند قانونی نبودن (عدم تمرکز) است که با ورود خودرو به عنوان وسیله جابجایی در پایان دهه ۱۸۸۰ آغاز شد. هرچند که الگوی حومه‌نشینی در طول زمان، ریختهای گوناگونی را به خود گرفته است.^۳ هیرش، در مقاله خود، با نام «عصر مادر شهرهای چند هسته‌ای» می‌نویسد که تغییرهایی در الگوهای حومه‌نشینی پدید آمده است که دستاورد آن، مادرشهرهای چند هسته‌ای خواهد بود.^۴ ریخت و ساختار شهرها و در نتیجه ساختار حومه شهرها، دستاورد عاملهای بی‌شمار اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هستند.^۵ برخی از مهمترین عاملهای رشد سریع جمعیت شهری، افزایش گوناگونی جمعیت شهری، گسترش خانواده تک هسته‌ای و دگرگونی در گستره‌های فن‌آوری بوده است که دگرگونیهای بسیاری را در مرحله‌های گوناگون شهرنشینی را به دنبال آورده‌اند.

نخستین بخش مقاله، پدیده حومه‌نشینی و الگوهای قانونی نبودن (عدم تمرکز) را بررسی می‌کند. نظریه‌هایی بررسی خواهند شد که گمان می‌شود عامل پیش‌بینی‌کننده مناسبی برای شکل

گسترش شهرها باشند. در بخش آینده، عاملهایی که سبب پیدایش الگوهای نوین گسترش شهرها بوده‌اند و نیز نظریه‌های پیش‌بینی‌کننده ریخته‌های نوین الگوهای حومه‌نشینی، بررسی می‌شود.

حومه‌ای شدن

پیش از بررسی پدیده حومه‌نشینی، شایسته است نگاهی به برخی از تعریف‌های کنونی، درباره حومه شهر (Suburb) داشته باشیم. شناخته شده‌ترین تعاریفها عبارتند: ۱- حلقه برونی ناحیه مادر شهر (بخشهای غیر مرکزی شهر)، «حومه شهر» نامیده می‌شود. این تعریف، توضیحی درباره اندازه واقعی و گوناگونی این پدیده ندارد. آنتونی داونز، حومه شهر را این گونه تعریف کرده است: همه بخشهای مادرشهر پیرامون «شهرهای مرکزی» (Central cities)، حومه شهر، نامیده می‌شود.

تعریف یاد شده در دانشنامه برنامه‌ریزی، حومه شهر را چنین تعریف می‌کند: «حومه‌ها، بخشهای گسترش یافته و رو به گسترش پیرامون شهر مرکزی در ناحیه مادرشهر هستند.» این بخشها از شهر مرکزی، از راه همگنی بیشتر ویژگیهای اقتصادی - اجتماعی و فیزیکی، متمایز می‌شوند؛ هرچند که در درون بخشهای حومه شهر، گوناگونی هست. (Encyclopedia of Urban Planning) هیچگونه مرز پذیرفته شده جداکننده‌ای بین شهر و حومه آن در دست نیست.

ویژگی حومه‌ها: سن، جایگاه حومه نسبت به شهر مرکزی، مرحله گسترش یافتگی، فرهنگی که در آن توسعه یافته‌اند و...، شکل‌های گوناگونی به حومه‌ها می‌دهند. رایج‌ترین انواع حومه‌ها، عبارتند از «حومه‌های قدیمی» (Old Suburbs) و «حومه‌های نوین» (New Suburbs). حومه‌های قدیمی، پیش از بهره‌گیری گسترده از خودرو و راه‌های ارتباطی، پدید آمده‌اند که در همسایگی بخش «مرکزی شهر» جا گرفته‌اند و روی هم رفته از جمعیتی پدید آمده‌اند که بیشتر مالک زیستگاههای خود هستند. فشردگی این گستره‌ها در بخشهای نزدیک شهر مرکزی، بیشتر است و آمیزه‌ای از زیستگاههای تک خانوادگی و چندخانوادگی است. حومه‌های نوین شهر، دارای تراکم (فشردگی) کمتری هستند. در این حومه‌های نوین، امکاناتی با تراکم اندک دیده می‌شوند که در پیوند با ساختمانهای مسکونی نیستند. همواره ساکنان زیستگاههای حومه‌های

برونی، خانواده‌های دارای فرزندی هستند که در سن کارند و این محیط را برای بزرگ کردن فرزندان خود، مناسب می‌دانند. در مقایسه با دیگر بخشهای شهر، از نظر درآمد، سن و پیشینه فرهنگی نیز از همگنی بیشتری برخوردار است.

جامعه‌های حومه‌نشینی که به مانند شهرهای کوچک مستقل، رشد کرده‌اند و در مرحله‌های بعدی، به سبب رشد و تکامل، بخشی از ناحیه مادر شهر یک شهر بزرگ شده‌اند. همانند شهرهای مرکزی، خود آمیزه‌گوناگونتری از فعالیتهای تجاری، صنعتی، مسکونی و سازمانی دارند و به مانند بخشهای کمکی مجموعه شهری بزرگ عمل می‌کنند. گوناگونی زیستگاهها، واحدهای درآمدی، طبقات سنی و رده‌های اجتماعی بیشتری در برابر دیگر جامعه‌های حومه شهری مشاهده می‌شود. رشد بی‌درنگ بخشهای مادر شهر در جهان، یکی از مهمترین و عمومی‌ترین پدیده‌ها، پس از جنگ جهانی دوم بوده است. بیشتر این رشد، در بخشهای حومه شهری صورت گرفته است، زیرا زمین در شهرها، کم و گران و در حومه تا اندازه‌ای فراوان و ارزاتر است. بررسی رشد شهری در آمریکا و اروپا نشان می‌دهد که بخش بزرگی از رشد شهری، در بخشهای حومه‌ای بوده است.^۷ رشد حومه‌ای، با افزایش فعالیتهای اقتصادی بیرون از شهر، همراه بوده است. طی سالها کارخانه‌های بزرگ در حومه شهرها استقرار یافته‌اند. حرکت‌های بیرون شهری، در نتیجه واکنش به شلوغی و آلودگی هوا و فرسایش فیزیکی بخشهای کانونی بوده است. بهره‌گیری از زمین ارزاتر، نزدیکی به جامعه آموزش دیده‌تر، مرفه‌تر، بازار مصرفی و نیروی کاری بهتر، از عاملهای محرک جابجایی فعالیتها به لایه‌های برونی شهر بوده است.

الگوی گسترش حومه شهری در مرحله‌های گوناگون گسترش، به شکلهای گوناگونی، دیده می‌شود که در مرحله‌های آغازین، زمین باز و در مرحله‌های پایانی، گسترش شهری کامل (Mature Urban Development) است. آن گونه که در مرحله‌های آغازین، زمین باز یا زمین کشاورزی به مجموعه‌ای از زیستگاههای جدا و پراکنده با تراکم (فشرده‌گی) پایین، گسترش می‌یابد. در مرحله دیگر که پرشدن مرحله‌ای (Filling in Stage) نامیده می‌شود، زمینهای بدون

استفاده از مرحله نخست، پرمی شوند و معمولاً با فشردگیهای مسکونی بیشتر و کاربردهای غیر مسکونی، همراه است. در مرحله بعدی، ساختمانهای کهن‌تر، رو به فرسایش می‌روند و ساختمان‌سازی دوباره همراه با فشردگی بیشتر انجام می‌شود. سرانجام، جمعیت در بخشهای آغازین، رو به کاهش می‌گذارد و حرکت جمعیت به سوی لایه‌های بیرونی‌تر، رخ می‌دهد. الگوی گسترش یاد شده، بیشتر در مناطقی انجام می‌شود که الگوی گسترش زمین، کمتر در کنترل است و سیستم بازار آزاد، کارکرد دارد. همچنین مالکیت ماشین، بیشتر رایج است و محدودیت گسترش از نظر زمین، کمتر دیده می‌شود.

بانگرس به روند یاد شده، می‌توان به این نتیجه کلی رسید که روند حومه‌نشینی، به گونه کانونی نبودن (عدم تمرکز) جمعیت و زیستگاهها، در مرحله‌های آغازین دیده می‌شوند. در مرحله بعد، شاهد کانونی نبودن (عدم تمرکز) هرگونه فعالیتی خواهیم بود و پس از آن، دنباله‌روی حالت کانونی نبودن (عدم تمرکز) و انتقال از کانونهای یک هسته‌ای (Single Nucleated Concentration)، به تمرکز چند هسته‌ای (Multiple Nucleated Concentration) خواهد بود.

نظریه‌های واکاوی کننده الگوی مکانی گسترش شهرها

یکی از نخستین الگوهای کلاسیک پیشنهادی، الگوی ستاره‌ای گسترش شهری است. این الگو، بر این گمان استوار است که گسترش خطی در راستای شریانهای اصلی ارتباطی انجام می‌شود که از مرکز، به سوی بیرون شهر کشیده شده‌اند. این الگو بیشتر در مرحله‌های آغازین گسترش شهرها دیده می‌شود. شهر در این طرح، دارای کانون اصلی است و کانونهای فرعی، در راستای شعاعهای جدا شده از کانون شهر، پخش می‌شوند. بررسی این الگوی پیشنهادی، برنامه طرح گسترش خطی است که از سوی سوریایی ماتا (Soriay, Mata)، در سده نوزدهم عنوان شد و بر این گمان استوار است که گسترش شهر، به پیروی از راه آهن، شاهراهها، شبکه‌های بزرگ ارتباطی، رودها و کانالهای آبی، به گونه خطی و در بخشهای پیرامون این مسیرها انجام می‌شود.^۸

یکی از دیگر الگوهای آغازین کلاسیک، الگوی نرگس است.^۹ گمان اصلی نرگس آن است که شهرها به گونه شعاعی، از کانون به سوی برون شهر رشد می‌کنند که ریخت مجموعه‌ای از دایره‌های (مناطق) هم مرکز را به آن می‌دهد. وی رشد را دستاورد فشاری می‌داند که از سوی کانون یک منطقه، به منطقه دیگری وارد می‌شود که در کانون آن، بخش تجاری مرکزی (CBD) جا دارد. پیرامون آن، منطقه‌ای انتقالی رو به نابودی و در حال تبدیل به بخش تجاری مرکزی شهر دیده می‌شود. به دنبال این ناحیه، مجموعه زیستگاههایی به دنبال هم هستند که ارزش آنها با افزایش فاصله از مرکز، افزایش می‌یابد. در سال ۱۹۴۳، هویت، الگوی بخشی گسترش شهری را پیشنهاد می‌کند (Concentric Zones). فرض هویت، بر این است که رشد شهری، به گونه بخشهایی از مرکز شهر به سوی کناره‌های شهر کشیده می‌شود. چهارمین نظریه شناخته شده، الگوی چند هسته‌ای است که از سوی آلمن و هاریس (هریس) پیشنهاد شد. این الگو، بر این گمان استوار است که شهر، از یک کانون، رشد نمی‌کند، بلکه پیرامون چند هسته رشد خواهد کرد.^{۱۰} در پشتیبانی از این نظریه، هاوولی نیز این باور را رد می‌کند که شهرهای بزرگ، تک کانونی هستند. پندار او این است که بسیاری از پدیده‌های زندگی شهری، به گونه خوشه‌ای رخ می‌دهد و فعالیتها در شهر، به گونه‌ای بنیادین پیرامون یک کانون انجام نمی‌شوند. هاوولی یادآوری می‌کند که الگوهای نوین ارتباط و جابجایی الگوی چند هسته‌ای گسترش شهری را پدید آورده‌اند و مجموعه‌ای از زیر کانونها پدید آمده‌اند: کانونهای محله‌ای، کانونهای خرید منطقه‌ای، بخشهای تجاری مرکزی حومه‌ای، تمرکزهای صنعتی و واحدهای دولتی پیرامون هر هسته گرد آمده‌اند.^{۱۱}

نظریه دیگری که رشد فیزیکی ناحیه کناری حومه شهر را به گونه‌ای اختصاصی تر، نشان می‌دهد، نظریه موج (Wave Theory) است که از سوی رونالد بویس پیشنهاد شد.^{۱۲} وی بر این باور است که الگوی گسترش شهری، همانند رفتار سطح اقیانوس است. او افت و خیزها در رشد شهری را به گروههایی رده‌بندی می‌کند. افت و خیزهایی که در پراکنش جمعیت در درون

9- Burgess, 1929

10- Fellman, Jerom, 1990

11- Hawley, 1971

12- Boyce, 1964

شهر و افت و خیزهایی که در کناره شهر رخ می دهد. او ۳ موج اصلی را از هم جدا می کند:

- ۱- موج پسروی که در پیوند با تغییر در کاهش فشردگی شهر در طول زمان است.
- ۲- موج پیشروی که تغییر در ارزش و مالکیت زمین را پیش می کشد.
- ۳- موج جزر و مدی. وی بر این باور است که موج سوم، توصیف کننده پدیده حومه نشینی است. کاریلومن فلدر سال ۱۹۵۴، پیش زمینه ای برای نظریه بویس است. او تغییر در ۱۵ منطقه هم مرکز از ناحیه کانونی شهر فیلادلفیا را در ۵۰ سال، بررسی کرد. او می نویسد که در هر مدت زمان داده شده، یک منطقه ویژه با بیشترین رشد وجود دارد که مانند موج، از کانون شهر به سوی کناره شهر حرکت می کند^{۱۳}.

این دیدگاهها به مانند بنیانی برای واکاوی (تجزیه و تحلیل) الگوهای گسترش شهری، سودمند هستند، اگرچه سه نظریه نخستین که یاد شده، روی هم رفته به گونه ویژه خود، در هیچ ناحیه مادر شهر کتونی، دیده نمی شوند. بولن، ناحیه آماری مادر شهر استاندارد شده ("SMSA" Standard Metropolitan Statistical Area) بخش میلواکی (Milwaukee) را به مانند نمونه ای به کار می برد که آمیزه ای از الگوهای بی شمار گسترش، در این ناحیه شهری، قابل دیدن است^{۱۴}. الگوی گسترش بخشهای هم مرکز (Concentric Zone Pattern) در مرکز شهر، قابل دیدن است و الگوی ستاره ای (Star-shaped Pattern)، در کناره شهر، قابل مشاهده است. باید توجه داشت که الگوی گسترش شهر در مقاطع زمانی گوناگون گسترش شهری، دیده می شود. برای نمونه، در آمریکا تا پیش از دهه ۱۹۷۰، ۳ الگوی نخستین، بیشتر دیده می شد و پس از سال ۱۹۷۰، الگوهای بعدی، پدیدار شده است. حرکت مردم از هسته مرکزی به سوی حاشیه شهر، تمرکز جمعیت را در زیر کانونهای (مراکز) (Subcenters) بسیاری، پدیدار ساخت.

از این رو گمان می شود که الگوی گسترش چند هسته ای برای پیش بینی و بازگو کردن جریان کتونی الگوی حومه نشینی، واقع بینانه تر و معنی دارتر است. اگرچه باید توجه داشت که همه جامعه ها، به دلیلهای گوناگونی در ویژگیهای توپوگرافی (پستی و بلندی)، شریانهای ارتباطی، و بنیاد و پایه اقتصادی، موجود بودن تسهیلات که بر پراکنش مکانی فعالیتها پیامدهایی دارند، دارای الگوی

گسترش صددردصد یکسانی نیستند. با این همه، با به شمار آوردن دوگانگیهای توپوگرافی و تاریخی، بخشهای مادرشهر در پیوند با آمیزه‌های مکانی، همسایههایی را نشان می‌دهند و هر کدام، یک هسته کانونی (مرکزی) مهم و شماری زیر کانون (زیر مراکز) فعالیت دارند^{۱۵}

عاملهای اثرگذار بر ساختار شهری

ساختار نوین بخشهای حومه شهر، تجلیگاه پیامدهای ناشی از عاملهای اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و جمعیتی است که الگوهای بهره‌گیری از زمین، حرکت کالاها و مردم و پراکنش امکانات زیربنایی را نشان می‌دهد.

ساختار حومه‌نشینی، دستاورد رفتارهای بهینه‌سازی خانواده‌ها و شرکتهایی است که جستجوگر بهترین جایگاه برای زندگی و کار هستند. تغییر در محل قرار گرفتن صنایع، جایگاه زیستگاهها، ویژگیهای جمعیتی و فعالیتهای دولتی، سبب پدید آوردن الگوی نوینی در ساختار گسترش شهری بوده‌اند. می‌توان عاملهای کارآمد بر الگوهای مکانی حومه شهرها را به چند رده اصلی تقسیم‌بندی کرد^{۱۶}.

تصمیمها درباره محل فعالیتهای صنعتی: تصمیم درباره جایگاه صنایع، برفرصتهای شغلی موجود و در نتیجه، حرکت به سوی محل کار، تأثیر می‌گذارد که مهمترین بخش ترابری شهری را پدید می‌آورد^{۱۷}. رشد فعالیتهای بخش خدمات که کمتر تابع صرفه‌جویی‌های ناشی از تجمع است، منبع گسترش موقعیتهای اشتغال بوده است. سهم موقعیتهای اشتغالی همواره رو به کاهش است که در بخشهای مرکزی شهر قرار داده شده‌اند^{۱۸}. حومه شهر برای جذب بازرگانی و صنعت، جذاب‌ترین محل بوده است. زیرا بسیاری از سودمندیهایی که در گذشته تنها در شهر، موجود بود (آسانی ارتباط، دسترسی به نیروی کاری زیاد و گوناگون) را تأمین می‌کند. همچنین، عواملی در پیوند با اقتصاد مقیاس^{۱۹}، تنها در بخشهای حومه شهر بوده است، ولی وجود عاملهایی همچون بهره‌گیری از فضای افقی برای هدفهای تولید و انبارداری، بجای کاربرد عمودی به

15- Bollens and Schmandt, 1975

16- Clark, 1982

17- Bollens and Schmandt, 1975

18- Kain, 1983

19- Scale Economies

سبب قیمت‌های پایین‌تر زمین در بخش‌های حومه شهر است.^{۲۰}

دلیل دیگر، افزایش شمار صنایعی است که نسبت به جایگاه منبع‌های فراوری (تولید) و بازار مصرف، وابستگی کمتری دارند^{۲۱}، به گونه‌ای که در پیوند با کنترل خودکار فراوری و پیشرفت سیستم ارتباطی است. مالیات بیشتر، آلودگی زیاد و دشواری به دست آوردن زمین در بخش کانون شهر، به افزایش کانونی نبودن (عدم تمرکز) کارخانه‌ای انجامیده است.

الگوهای زیستگاهی: الگوهای زیستگاهی، اثرپذیری بسیاری از تغییرهای جمعیتی، هزینه‌های مسکن، هزینه‌های ترابری و فعالیت‌های دولت دارند. هزینه ترابری بیشتر تحت تأثیر جایگاه زیستگاه‌هاست. آلونسو (Alonso, 1964) و میوث (Muth, 1964)، الگوهایی در پیوند با تصمیم‌گیری درباره زیستگاه‌ها ارائه کرده‌اند که مسکن و هزینه ترابری را در پیوند با یکدیگر، نشان می‌دهد. این دو الگو، نه تنها هزینه مالی، بلکه هزینه زمان را نیز آشکار می‌کنند. الگوی میوث، زمین و اندازه ساختار و دیگر اجزای اثرگذار بر ارزش مسکن را با هم می‌آمیزد. این الگوها تنها یک مرکز را برای یک مادر شهر، به شمار می‌آورند.

هم اکنون، کاهش هزینه ترابری و جابجایی صنایع، حومه شهرها را برای زندگی؛ مطلوب ساخته است. از آنجاکه سفر به محل کار، مهمترین بخش پدیدآورنده ارتباطات است، جایگاه فرصت‌های اشتغال در تصمیم خانواده درباره هزینه‌های مسکن، در برابر هزینه‌های ترابری تأثیر دارد^{۲۲}. ویژگیهای جمعیتی: افزایش شمار خانواده‌ها و گسترش خانواده هسته‌ای، نیاز برای زیستگاه‌های بیشتر را افزایش داده است^{۲۳}.

فعالیت‌های دولت: تصمیم‌های دولت درباره اندازه مالیاتها، چگونگی تأمین خدمات همگانی، تصمیم‌های منطقه‌بندی، سیاست‌های غیرکانونی (عدم تمرکز)، همه عامل‌های اثرگذار بر پراکنش فعالیت هستند^{۲۴}.

پیدایش الگوهای حومه‌ای

با کنار هم گذاشتن همه عامل‌های یاد شده، گرایش به سوی پیدایش الگوی چند هسته‌ای

20- Sternlieb and Hughes, 1975

21- Footloose Industry

22-Fremon, 1970

23- Morrison, 1976

24- Muller, 1982

گسترش حومه‌ای، آشکارتر خواهد بود. همهٔ عاملها، نشان‌دهندهٔ این است که فرصتهای اشتغال همواره به سوی بخشهای حومهٔ شهر حرکت می‌کند. بسیاری از بررسیها بر پیوند نزدیک بین جایگاه صنعت، تجارت و امکانات زیربنایی دولتی و پراکنش جمعیت پافشاری می‌کنند. بسیاری از عاملها، به شکل دادن الگوی گسترش چند هسته‌ای حومهٔ شهر، کمک می‌کنند؛ نمونهٔ آن، تغییر جایگاه صنایع، افزایش جمعیت، افزایش شمار خانواده‌ها، گسترش الگوی خانوادهٔ هسته‌ای و افرادی هستند که می‌پسندند نزدیک به کانونهای (مراکز) خرید، کار و تفریح باشند. دلیل دوم، بسندگی اقتصادی الگوی گسترش چند هسته‌ای است که از سوی هوخ (Hoch, 1976)، پیشنهاد شد. او می‌نویسد که الگوی گسترش چند هسته‌ای، بسنده است، ولی بسندگی اقتصادی، دلیل اصلی برای پیدایش این الگو نیست.

برایان بری (Berry, 1970)، در مقالهٔ خود، با نام «انتقال سامانهٔ شهری»، دربارهٔ دو الگوی نظری پیشنهادی از سوی آلونسو (Alonso, 1964) و گنز (Gans, 1962) توضیح می‌دهد. خواستهٔ این دو الگو، پاسخ به این پرسش است که چه عاملی، جریان نیروی کار و سرمایه را به سوی شهرهای بزرگ، پیش برده است و چرا هم اکنون حومه‌نشینی، عامل غالب شکل‌دهندهٔ الگوی گسترش شهری است. الگوی بسندگی اقتصادی (Efficiency Model) آلونسو، پیشنهاد می‌کند که شهرهای بزرگ، به سبب داشتن بازارها، کانونی بودن (مرکزیت)، جذب نیروی کار مناسبتر، دارای ویژگی بسندگی اقتصادی هستند. در این الگو، پیشنهاد می‌شود که رشد شهر مرکزی، باز خواهد ایستاد، اگر: ۱- آرایشهای تولیدی فراهم آمده در بخشهای کوچکتر و یا پراکنده، به بسندگی اقتصادی شهر مرکزی منجر می‌شود.

۲- نابسندگی اقتصادی مقیاس، سودمندیهای شهر مرکزی را کاهش دهد.^{۲۵}

الگوی پیشنهادی گنز، با عنوان الگوی ناخواسته‌ها (Disamenities Model)، بر این گمان استوار است که با افزایش اندازهٔ شهر، اندک‌اندک ناخواسته‌ها افزایش می‌یابند و نیروی کاری، در اندیشهٔ یافتن کار به محلهایی برمی‌آید که ناخواسته‌های کمتری داشته باشد. از این رو، عاملهایی همچون اندازه، تمرکز جمعیت و مرکزیت عاملهای بسندگی اقتصادی در حالت سنتی

رشد شهری و منطقه‌ای هستند؛ آنگاه هزینه‌های ارتباطات و ترابری، فزاینده است. یکی از عامل‌های مهم کمک‌کننده به الگوی گسترش حومه‌ای، گسترش سیستم ترابری و ارتباطها بوده است. به سخنی دیگر، تمرکزهای فشرده بزرگ شهری، دیگر برای سودمند بودن اقتصادی، به آنها نیازی نیست. وبر (Weber, 1983) بر این باور است که سیستم امروزین شهر چند کانونی، سبک‌های گوناگون زندگی را در محیط‌های گوناگون، پیشنهاد می‌کند.

نظریه‌هایی همچون الگوی کاربری زمین شهری آلونسو، هیچ قدرت پیش‌بینی‌کننده‌ای برای توضیح الگوی جاری شکل شهری در شهرهایی با مرحله‌های بالای شهرنشینی ندارد. الگوی آلونسو، یک مرکز برای شهر، در نظر دارد که در جلگه‌ای هموار و یکنواخت جا دارد و دسترسی، تنها با افزایش فاصله از بخش مرکزی شهر، کاهش می‌یابد^{۲۶}. دسترسی در سیستم کنونی، با افزایش فاصله از بخش تجاری مرکزی، کاهش نمی‌یابد. گسترش سیستم ترابری و ارتباطها، این امکان را برای هر نسل پدید می‌آورد که دورتر از شهر کانونی زندگی کنند.

از آنجا که الگوی فراگیر ساختار شهر در طول زمان، با اثرپذیری از عامل‌های اجتماعی، اقتصادی، جمعیتی تغییر می‌کند و فرض بیشتر این نظریه‌ها، بر پایه دیدن تغییرها در ساختار شهری و رشد در زمان خود خواهد بود، ولی برخی از این نظریه‌ها همچون نظریه آرایه شده از سوی هاریس و آلمن، قدرت پیش‌بینی زیادی دارند. ولی آنچه آشکار است اینکه تاکنون هیچ الگویی دیده نشده است که کاربرد جهانی داشته باشد. با نگاهی بر الگوی جاری رشد شهری، گمان می‌شود که نظریه چند مرکزی، قدرت پیش‌بینی خوبی درباره بخش‌های حومه شهری دارد. باید توجه داشت که در مرحله‌های گوناگون شهرنشینی، توانایی توصیف هر یک از نظریه‌ها، متفاوت خواهد بود. در مرحله‌های آغازین شهرنشینی که شهرهای بزرگ، جمعیت زیادی را به سوی خود می‌کشند و رشد رو به افزایش شهر آغازین^{۲۷}، دیده می‌شود، الگوی توضیح دهنده آن وضعیت بسیار متفاوتی از مرحله‌های بعدی شهرنشینی دارد.

نتیجه گیری

الگوهای موجود گسترش شهری در کشورهای توسعه یافته و رو به توسعه، دستاورد فعالیت‌های بخش خصوصی و دولتی، فعالیت‌های ملی و محلی، فرایندهای اقتصادی-اجتماعی و سیاسی هستند که بر سازماندهی فعالیتها در مکان، پیامدهایی داشته است. اگرچه، امروزه، در برابر بسیاری از عامل‌های رشد حومه‌نشینی، عامل‌هایی در راستای کند ساختن حرکت حومه‌نشینی هست. کنترل درباره رشد نامحدود و کمبود منابع، به پیدایش گرایش در بازسازی بخشهای مرکزی رو به نابودی شهرها انجامیده است که ممکن است، پیامدهایی بر محل فعالیت‌های گوناگون داشته باشد.

کشور ما در الگوهای پراکنش جمعیت، رده‌های شهرنشینی، درجه چیرگی الگوی آغازین شهرنشینی و الگوهای شهری و اندازه رشد شهری، گوناگون است. همچنین، در رده‌های توسعه یافتگی و در سیستم‌های اقتصادی و سیاسی گوناگون، فرق می‌کند. نظریه‌ای که هم‌اکنون با توجه به ساختار کنونی، پیش‌بینی کننده نیرومند الگوهای گسترش شهری است، ممکن است که در مرحله‌های بعدی نباشد. از این رو، تنها یک الگو به عنوان پیش‌بینی کننده الگوی تغییرهای گسترش شهری، کاربرد ندارد. نظریه‌های گوناگون، توضیح دهنده موقعیت و جنبه‌های گوناگون سیستم برای فاصله‌های زمانی گوناگون هستند. با نگرشی به عامل‌های اثرگذار یاد شده بر الگوی گسترش، درجه توسعه یافتگی و سطوح شهرنشینی، می‌توان روند الگوی گسترش شهری را پیش‌بینی کرد.

منابع و مآخذ

- ۱- شیعه، اسماعیل، ۱۳۷۱، مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- 2- Alonso, William, *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*, Cambridge, Mass, Harvard, 1964.
- 3- Berry, B and Horton, F., Eds., *Geographic Perspectives on Urban Systems*. Prentice Hall, 1970.
- 4- Blumenfeld, Hans., "The Tidal Wave of Metropolitan Expansion", *Journal of the American Institute of Planners, Journal of the American Institute of Planners*, Winter, 1954, PP. 3-14.
- 5- Bollens, John and Schmandt, Henry, *The Metropolis*, Harper and Row, 1965.
- 6- Boyce, Ronald and Clark, W., "The Concept of Shape in Geography", *The Geographical Review*, August,

- 1964, PP. 561-572.
- 7- Clark, W.A.V., *Recent Research on Migration and Mobility: A Review and Interpretation Progress in Planning*, 18, 1982, PP. 1-56.
- 8- Downs, Anthony, "*Opening Up the Suburbs*, New Haven, Yale University Press", 1973.
- 9- Fellman, Jerome, *Human Geography*, Brown Publishers, 1990.
- 10- Fremon, Charlotte, *The Occupational Patterns in Urban Employment Change*, The Urban Institute Paper, No, 7000, Washington, D.C., 1970.
- 11- Gans, Herbert, Urbanism and Suburbanism as ways of Life: a Re-evaluation of Definitions. PP.625-647 in Arnold M. Rose(ed) *Human Behavior and Social Processes*, Boston: Houghton Mifflin, 1962.
- 12- Hawley, Amos H., *Urban Society*, New York, Ronald Press, 1971.
- 13- Hirsch, Werner Z., "The Coming Age of the Polynucleated Metropolis", 1977, PP.267-281 in Herrington J. Bryce(ed), *Small Cities in Transition: The Dynamics of Growth and Decline*, Cambridge, Ballinger.
- 14- Hoch, Irving, "City Size Effect", *Trends and Policies*, Science, September, 1976, P.193.
- 15- Kain, John, "The Journey to work as a Determinant of Residential Location", in Lake, Robert; *Readings in Urban Analysis*, Center for Urban Policy Research, 1983.
- 16- Long, L.H., *The Influence of Number and Ages of Children on Residential Mobility*, *Demography*, 9, 1972, PP. 317-382.
- 17- Morrison, Peter, *Demographic Trend that Shape Future Housing Demand*, The Rand Corporation, 1976.
- 18- Muller, Peter O., *Everyday Life in Suburbia*, American Quarterly, 1982, 34, 262-277.
- 19- Muth, Richard, *Cities and Housing*, The University of Chicago Press, 1960.
- 20- Sternlieb, George and Hughes, James, "The Uncertain Future of the Central City", *Urban Affairs Quarterly*, 18, 1983, PP. 455-72.
- 21- Tilly, Charles, *An Urban World*, Boston, Little Brown, 1974.
- 22- Weber, M.J., *Life-Cycle Stages, Mobility, and metropolitan Change: Theoretical Issues, Environment and Planning*, 1983, PP. 293-306.