



گذار از حومه‌نشینی به ایجاد شهرهای جدید

دکتر احمد پوراحمد

استاد گروه جغرافیای انسانی، دانشگاه تهران

سید مجدالدین زندوی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران

چکیده

از قرن نوزدهم به دلیل نارسایی‌ها و آلودگی‌های بخش قدیمی شهرها، حومه‌ها برای زندگی خانواده‌های طبقه ثروتمند و طبقه متوسط شهری انتخاب شدند: تکامل فناوری حمل و نقل، خانواده‌های شهری راه زندگی در حومه‌ها و دور بودن از بخش مرکزی شهرها علاقمند ساخت. دسترسی آسان به حومه، به مدد وسایل نقلیه‌ای که روز به روز سرعت بیشتر می‌گیرند، در حال حاضر شیوه غالب زندگی در ایالات متحده حومه نشینی است. اما با تمام این اوصاف حومه شهرنشینی معایب زیادی دارد به طوری که این شیوه زندگی از دید شهرسازان، برنامه‌ریزان شهری و سایر متفکران منسوخ شده است؛ و آنها به فکر الگوهای دیگری برای اسکان سازاد جمعیت شهرها افتادند که یکی از مهمترین این الگوها ایجاد شهرهای جدید است که توسط ابنزرها وارد پیشنهاد شد. گرچه ایجاد شهرهای جدید سابقه‌ای بسیار طولانی در تاریخ بشر دارد اما در قرون جدید حومه شهرنشینی نسبت به شهرهای جدید تقدم دارد. به طوری که مشکلاتی که حومه نشینی برای شهرها و ساکنان حومه‌ها به وجود آورد برنامه‌ریزان را ترغیب به ایجاد شهرهای جدید کرد.

کلمات کلیدی: حومه، حومه‌نشینی، شهرهای جدید، برنامه‌ریزی شهری، حومه‌نشینی در آمریکا

مقدمه

از عمر شهر به معنایی که ما از آن می‌فهمیم؛ بیش از یک صد و پنجاه سال نمی‌گذرد. با اختراع ماشین بخار به سال ۱۷۶۵ میلادی توسط جیمز وات و با ظهور تحولاتی که معمولاً انقلاب صنعتی نامیده می‌شود، پدیده‌ای به منصه بروز رسید که تا آن زمان در تاریخ بشر ناشناخته بود (مزینی، ۱۳۸۴: ۲۱۸). انقلاب صنعتی باعث ایجاد شیوه‌های جدید زندگی در شهرها شد و با استقرار صنایع در شهرها نیاز به نیروی انسانی زیاد شد و چون شهرها خود قادر به تأمین نیروی انسانی نبودند و از طرفی انقلاب صنعتی باعث بیکاری بسیاری از روستاییان شده بود. این باعث مهاجرت به شهرها و بالطبع افزایش جمعیت شهرها شد. بنابراین ایجاد صنایع در شهرها، افزایش جمعیت و بالطبع افزایش تراکم در شهرها باعث بروز مشکلات زیادی نظیر: آلودگی، شلوغی، ترافیک و افزایش بزهکاریهای اجتماعی در شهرها شده است؛ به همین خاطر برنامه‌ریزان برای رهایی از این مشکلات به فکر برنامه‌ریزی جدید برای شهرها شدند. یکی از این برنامه‌ریزان هاوارد بود.

«که توجه بیش از اندازه هاوارد و پیروانش به موضوع توسعه آزاد، موجب توسعه روزافزون حومه‌ها گردید که این الگو به عنوان یک استاندارد پذیرفته شد». (حائری، ۱۳۷۳: ۵۴)

حومه شهرنشینی، اختراع الگویی طبقه متوسط است که دربرگیرنده زندگی خانوادگی و خصوصی جدیدی بود. (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۲۱۱) حومه‌نشینی (Suburbanization)، بخش بنیادی شهرها در پایان سده قرن بیستم بوده است. حومه‌نشینی، تا اندازه‌ای دستاورد فرایند کانونی نبودن (عدم تمرکز) است که با ورود خودرو به عنوان وسیله جابجایی در پایان دهه ۱۸۸۰ آغاز شده است. (سیف‌الدینی، ۱۳۸۰: ۲۰۱)

اما با تمام توصیفاتی که از حومه‌ها شد خود حومه‌ها نیز مشکلات بسیاری را به وجود آوردند و انتقاد از حومه‌نشینی سبب ارائه الگوهای دیگری در جهان شد؛ «پدیده ایجاد نو شهرها در جهان همواره در طول تاریخ به دلایل امنیتی، اقتصادی و جمعیتی وجود داشته است. اما همزمان با وقوع انقلاب صنعتی در اروپا و همچنین آمریکا قانونمندی‌ها و شیوه‌های نوینی در شهرسازی شکل گرفت که می‌توان تفاوت آشکار آنها را با شهرهای جدیدی که قبلاً احداث شده‌اند مشاهده کرد» (زیاری، ۱۳۷۸: ۹). بنابراین در قرن بیستم شهرهای جدید در پی ناکارآمدی دیگر الگوها و راهکاری برای مشکلات روزافزون شهرهای بزرگ به وجود آمدند.

این مقاله در پی جواب دادن به سؤالات زیر است:

- ۱- حومه‌نشینی با شهرهای جدید چه تفاوتی دارد؟
- ۲- حومه‌ها چه مزایا و معایبی برای شهرها و افراد ساکن در آنها دارند؟
- ۳- آیا در حال حاضر حومه‌نشینی برای اسکان جمعیت مازاد شهرها الگویی مناسب است؟
- ۴- آیا شهرهای جدید در پی نقد حومه‌نشینی در قرن اخیر به وجود آمدند؟

بنابراین در این مقاله سعی شده که گذار از حومه‌نشینی و رسیدن به تفکر ایجاد شهرهای جدید مورد نقد و بررسی و علل ناکارآمدی حومه‌نشینی و دلایل ایجاد شهرهای جدید مورد بررسی قرار گیرد.

تعاریف و مفاهیم

برای درک بهتر مفهوم حومه‌نشینی و شهرهای جدید لازم است که از تعاریف این دو آگاه باشیم بنابراین در زیر تعاریف این دو بررسی می‌شود.



وابسته هستند.

● حومه‌ها از شهرها فاصله کمی دارند در حالیکه شهرهای جدید، نسبت به حومه‌ها فاصله بیشتری از شهرهای مادر دارند.

● بیشتر حومه‌ها نه تمام آنها کارکرد مسکونی دارند و این به معنای تک کارکردی حومه‌ها است. (Hinchcliffe, 2005:1) در صورتی که بیشتر شهرهای جدید تمام کارکردهای شهری را دارا هستند.

● همچنین در برنامه‌ریزی شهرهای جدید «تمام عناصر شهرسازی اعم از سکونت، کار، تفریح (در زمان آزاد) و رفت و آمد» (فلامکی، ۱۳۵۵: ۷) دیده می‌شوند در حالی که در حومه تمام این عناصر وجود ندارند.

● حومه را نباید با شهر اقماری اشتباه گرفت، چراکه حومه‌ها تأمین کننده نیروی کار شهر و مصرف کننده کالا و خدمات‌اند؛ در نتیجه درجه وابستگی شهرهای اقماری به شهر مرکزی از حومه‌های شهری بسیار کمتر است. (برآبادی، ۱۳۸۴: ۱۶۰)

● حومه‌ها را نمی‌توان روستا به حساب آورد چون تراکم آنها از روستاها بیشتر است، و نمی‌توان شهر محسوب داشت چون نه به اندازه شهرها تراکم‌اند نه آن که واحد نظم و ارتباط شهرند. تعداد بی‌شماری خانه که به تفرق و پراکندگی در هر گوشه‌ای سبز شده باشد نه نظامی به وجود می‌آورد و نه جامعه‌ای که وجودش از ارکان اصلی زندگی شهری است. (هاف، ۱۳۷۶: ۷۷)

● همچنین گاهی حومه‌ها با حاشیه‌نشینی اشتباه گرفته می‌شود. «حاشیه‌نشینی‌ها در هر شکلی مانند زاغه، آلونک، کپر در بدترین نقاط شهری، زمین‌های پست، در کنار مسیله‌ها و کانال‌های فاضلاب محل تجمع زباله، اطراف راه‌آهن در شرایط محیطی نامناسب اسکان یافته‌اند» (گیلبرت، ۱۳۷۶: ۶۷). در صورتی که حومه‌ها در مکانهای مناسب قرار گرفته‌اند و با توجه به تعاریفی که از حومه‌ها داده شد تفاوت‌های فاحشی بین حاشیه‌نشینی و حومه‌نشینی وجود دارد.

تاریخچه شکل‌گیری حومه‌ها و شهرهای جدید

نخستین شهرها و دولتهای اولیه برای نخستین بار طی نیمه دوم هزاره سوم پیش از میلاد در میان رودان ظهور پیدا کردند. وسعت نخستین شهرها به تدریج بزرگ و بزرگتر می‌شد و به همین ترتیب جمعیت آنها نیز از روستاهای قدیمی بیشتر و بیشتر می‌شد. اگرچه وسعت شهرهای دیروزی در مقایسه با روستاهای امروزی کمتر به نظر می‌رسد. (سید سجادی، ۱۳۷۹: ۳۱۶)

شهرهای اولیه مشکلات شهرهای امروزی را نداشتند؛ اما به دنبال انقلاب صنعتی و رونق شهرها، جاذبه‌های شهر، روستا‌نشینان را به امید یافتن کار و امکانات بیشتر و زندگی متنوع‌تر، به خود جذب کرد و روند مهاجرت به شهرها را باعث شد. با گسترش شهرها ترافیک و ازدحام، سروصدا و آلودگی هوا و آسیب‌های اجتماعی شهر از یک سو و گرانی و کمبود مسکن و افزایش اجاره بهای خانه در داخل شهرها از سوی دیگر، جریان مخالف حرکت از شهر به بیرون را سبب گردید. چنین روندی همچنان ادامه دارد و افزایش وسایل نقلیه شخصی و گسترش حمل و نقل

۱- حومه به حوزه‌ای اتلاق می‌گردد که عمدتاً مسکونی است و در بیرون شهر واقع شده است به عبارتی، بخش بیرونی یا پیرامونی شهر که بیشتر به صورت منطقه مسکونی، خوابگاهی درمی‌آید و به طور گسترده از لحاظ فرصت‌های اشتغال به بخش داخل شهر وابسته است، حومه نام دارد. (برآبادی، ۱۳۸۴: ۱۶۰)

۲- از نظر حقوقی، حومه قلمرو فراتر از حصار شهر را دربرمی‌گیرد، در حالی که وابسته به شهر است. به نظر مارکس دریو از دیدگاه جغرافیایی حومه منطقه میانی و واسطه بین شهر و روستا است. در حومه نوع معیشت شهری و روستایی به هم آمیخته و در عین حال وابستگی حومه به شهر در تمام زمینه‌ها به چشم می‌خورد. (فرید، ۱۳۶۸: ۱۷۰)

۳- حومه «اختراع طبقه متوسط» است، که دربرگیرنده زندگی خانوادگی خصوصی و جدیدی است. واحد بنیادی شکل حومه شهری، خانه‌ی تک خانواری است. معمولاً خانه‌ای مجزا (در آمریکا) یا نیمه مجزا (در بریتانیا) که در زمین باغ مانند بزرگی ساخته می‌شود. این خانه‌ها در کنار راه‌های دسترسی‌شان، پخشایش، پراکندگی و کم تراکم، حومه شهری پدید می‌آورند و تضاد شدیدی با خصوصیات شهر دارند. پیتر (۱۹۹۱) حومه‌ها را چشم‌اندازهای میانی می‌داند، به این عبارت که میان شهر و روستا جای گرفته است. (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۲۱۱-۲۱۲)

۴- بخش بیرونی یا پیرامونی شهر یا شهرک که بیشتر به صورت منطقه مسکونی خوابگاهی درمی‌آید و به طور گسترده از نظر فرصت‌های اشتغال و خدمات به بخش داخلی شهرها وابسته است، حومه خوانده می‌شود. (شکوئی، ۱۳۸۳: ۹۹)

شهرهای جدید در نظام‌های اجتماعی اقتصادی جهان و با توجه به تحولات نظریه‌ای بسیار دگرگون شده‌اند. هنوز تعریف جامعی برای شهرهای جدید ارائه نشده است، اما می‌توان تعاریف زیر را برای آنها پذیرفت.

۱- شهر جدید، اجتماعی خوداتکاست با جمعیت و مساحت مشخص، فاصله‌ای معین از مادرشهر، برنامه‌ریزی از پیش تعیین شده، اهداف معین و همچنین برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل. (زیاری، ۱۳۷۸: ۵)

۲- از دید نکته‌بینان شهر جدید «سکونتگاهی است که از ابتدا به طور خودآگاه بر روی یک زمین بکر ساخته می‌شود. برای این که این سکونتگاه شهر جدید باشد، باید تمام تسهیلات زندگی مانند فرصت‌های اشتغال را در خود فراهم کند». (جان لنگ، ۱۳۸۶: ۶۴)

برای مشخص شدن مفهوم حومه نیاز است که تفاوت‌های حومه‌ها با سایر مفاهیم مشابه که گاهی به اشتباه حومه ذکر می‌شوند بیان شود:

● حومه یک ناحیه مجزای مسکونی است که ساکنان آن برای کار به شهر دورتر رفت و آمد می‌کنند، اما شهر جدید باید همه عملکردهای شهری را به اندازه کافی داشته باشد. (زیاری، ۱۳۷۸: ۶)

● همچنین حومه‌ها به شهر اصلی وابسته هستند در صورتی که بیشتر شهرهای جدید به طور کامل مستقل هستند یا مقدار کمی به شهرهای مادر



عمومی تسریع کننده آن است. (برآبادی، ۱۳۸۴: ۱۵۹)

رشد اقتصادی سالهای بعد از جنگ جهانی دوم تأثیر بسیار بزرگی بر زندگی ساکنان شهرها گذاشت. این شرایط اقتصادی جدید مهاجرت ساکنان شهرها به حومه را سرعت بخشید. وضعیتی که چندین دهه پیش توسط خانواده‌های ثروتمند شروع گردیده بود. دومین تأثیر شرایط فوق کاهش تعداد فرزندان در ترکیب شکل خانواده بوده که حاصل آن امروز نشان می‌دهد $\frac{1}{3}$ خانواده‌ها بدون فرزند هستند. شاید این طور تصور شود که تغییر تدریجی جامعه از شهرنشینی به حومه‌نشینی متوقف خواهد شد. این اتفاق در واقع به وقوع نپیوست. برعکس، در حقیقت محرک اصلی برای زندگی حومه‌نشینی محیط مناسب برای رشد اطفال بود که سبب شد تمایل زندگی در حومه‌ها تغییر نیابد. (شونتور، ۱۳۸۰: ۱۷۷)

حومه‌نشینی، این طفل فرهنگ صنعت سالاری نخست از آمریکا رواج گرفت و به دور افتاده‌ترین نقاط جهان رسیده است. (هایف، ۱۳۷۶: ۷۴) اما این الگو غیر از آمریکا در بسیاری از کشورها به ویژه کشورهایی اروپایی نیز شکل گرفت به طوری که در ایالات متحده حومه‌ها با موفقیت بیش از اندازه روبه رو شده‌اند و اشکال جدیدی را پدید آورده‌اند که دیگر به هسته‌های شهری وابسته نیستند (جان لنگ، ۱۳۸۶: ۲۱۱)؛ رواج حومه‌نشینی در این کشور در بسیاری موارد به خاطر کمبود فضا، ترس از شهرها و مشکلات شهری، تبعیض نژادی و درگیری‌های خصوصیات آمیز در شهرها است که این موارد ما را در درک و دلیل موجه برای اقامه کردن این نوع زندگی در آمریکای شمالی سوق می‌دهد. (Hichcliffe, 2005: 3)

اما حومه‌ها غیر از آمریکا در بسیاری از نقاط جهان رشد داشته‌اند «حومه‌نشینی در انگلستان در قرن ۱۸ آغاز شد» (مدنی‌پور، ۱۳۷۹: ۶)، «هر جایی که طبقه متوسط ظاهر شده و نیاز داشته که خود را از فروپاشی و کنترل دولتی حفظ کند، به ویژه در جایی که الگوهای انگلیسی و آمریکایی تأثیر گذارند» (جان لنگ، ۱۳۸۶: ۲۹۶)؛ در انگلستان در دهه ۱۹۲۰ با طرح آنوین و تشویق دولت انگلیس، طرح‌های حومه‌نشینی با تراکم کم اجرا می‌شود. این طرح‌ها که شامل مسکن کوچک است، در برنامه‌های اجرایی شهرداری این کشور مطرح می‌شود. در نتیجه بیش از یک میلیون مسکن ویلایی در حومه شهرهای بزرگ انگلیس تهیه می‌گردد که بعداً این الگو به سایر نقاط جهان نیز گسترش یافت؛ مانند ایجاد باغشهر و برنامه‌ریزی منطقه‌ای در آمریکا در دهه ۱۹۲۰ که در واقع تلفیقی از تفکرات گلدس و هاوارد است. بدین ترتیب در این زمان ارتباطی میان سنت باغشهر و برنامه‌ریزی به وجود می‌آید. (زیاری، ۱۳۷۸: ۲۵)

سابقه ایجاد محیط شهری برای زندگی در یک اجتماع برنامه‌ریزی شده تاریخ طولانی دارند که دامنه زمانی‌اش از مستعمره‌های یونانی مدیترانه شرقی از پنج قرن قبل از میلاد تا به امروز ادامه دارد. طرح اولیه شهرهای جدید مدرن بعد از جنگ جهانی دوم در بریتانیا توسعه یافت، در جایی که در سه دهه، ۲۸ شهر جدید به عنوان بخشی از استراتژی دولتی برای کم کردن مشکلات اجتماعی، اقتصادی و فیزیکی مناطق شهری ساخته شد. (pacion, 2005: 190)

در اواخر قرن نوزدهم (۱۸۹۸) نظریه باغشهر به وسیله ابنزر هاوارد در انگلستان و با الهام از نظریات قبل از خود اعلام شد. این نظریه نقطه عطفی در شهرسازی معاصر و در اصل تقدم شهرسازی بر شهرنشینی محسوب شده است؛ این نظریه بر بستر تحولات فکری قرن بیستم، نظریه شهرکهای اقماری، حومه‌های شهری، واحدهای همسایگی و بالاخره شهرهای جدید پایه عرصه وجود گذاشت و بر بستر تحولات ناشی از انقلاب صنعتی، در نظریه اصلاح‌گرایان و آرمان‌گرایان به وجود آمد. (پاپلی، ۱۳۸۲: ۱۶۱)

تأسیس شهرهای نوین قبل از هاوارد ذهن بسیاری از متفکرین و نوآوران را به خود خوانده بود اما با رواج تحولات صنعتی که مشکلات شهری را تشدید کرد و متفکرین و برنامه‌ریزان را به طرح پیشنهاداتی برای تأسیس شهرهای نوین یا پیشنهاداتی که به نوعی به تأسیس چنین شهرهایی راه می‌برد برانگیخت. (نقی‌زاده مطلق، ۱۳۸۴: ۳۳)

نظریه شهرهای جدید به اشکال مختلف بیش از نیم قرن در نظامهای سرمایه‌داری، سوسیالیستی و جهان سوم، به کار گرفته شده و نتایج متفاوتی به بار آورده است. (خندان، ۱۳۷۷: ۱۸۷)

با توجه به بررسی تاریخچه ایجاد حومه‌ها و شهرهای جدید در قرون اخیر به این نتیجه می‌رسیم که الگوی حومه‌ها نسبت به ایجاد شهرهای جدید تقدم دارند که علت تأخر ایجاد شهرهای جدید بعد از حومه‌ها در صفحات بعد بررسی می‌شود.

حومه‌نشینی در آمریکا

بیشترین پیشرفت حومه‌نشینی در جهان در حال حاضر مربوط به آمریکا و آمریکا شمالی است گرچه در بسیاری از نقاط دنیا به ویژه اروپا این شیوه زندگی مقبولیت خود را از دست داده است اما این شیوه زندگی در آمریکا برای بسیاری از مردم بهترین شیوه زندگی است. «افزایش حومه‌نشینی در آمریکا به طور زیادی با ساختار طبقه، دسته، نژاد، هویت جنسی (برابری جنسیتی)، توسعه نقش دولت، تکامل ایدئولوژی‌های موفق و ساخت فرهنگ آمریکا در قرن بیستم پیوند یافته است. (hichcliffe, 2005: 2). با توجه به پیشرفت این نوع زندگی در این کشور لازم است که در مورد حومه‌نشینی در آمریکا توضیحاتی داده شود.

در اواخر جنگ جهانی دوم، شهرهای آمریکای شمالی در حال پیشرفت و توسعه بودند. زمانی که به علت جنگ، صنایع در خدمت جنگ قرار گرفت میلیون‌ها کارگر از روستاها به شهرها مهاجرت کردند. جمعیت شهرهای بزرگ خیلی زود افزایش یافت. این افزایش جمعیت به همراه هزاران مهاجری که از کشورهای جنگ‌زده به آمریکا آمده بودند، پیشرفت اقتصادی و فعال کردن شهرها را در دهه ۱۹۵۰، تضمین می‌کرد (شونتور، ۱۳۸۰: ۹).

گرچه شهرها در آمریکا بعد از جنگ به طور بی‌سابقه‌ای رشد و توسعه پیدا کردند اما برای زندگی خانواده‌های شهری نامطلوب بود. به این خاطر بود که «جمعیت در شهرها در بعد از جنگ، به طور چشمگیری افزایش یافت، افزایش نوزادان در خانواده‌های جوان، افسران و سربازان بازنشسته



از جنگ بحران کمبود مسکن را به دنبال داشت. در نتیجه بسیاری از خانواده‌هایی که بچه کوچک داشتند برای داشتن محیط زندگی بهتر شهر را به قصد حومه‌ها ترک کردند. (همان: ۱۰)

همان طور که می‌دانیم روند حومه‌نشینی در شهرها بعد از جنگ شروع شد و نسل جدیدی از جوانها که فرزند زیادی داشتند در حومه‌ها به وجود آمدند که احتیاج به فضاهای وسیع همانند آنچه خود در بچگی به آن خو گرفته بودند داشتند. معیارهای حومه‌نشینی تأثیر زیادی را بر شهرها گذاشتند. (همان: ۱۳)

بنابراین گسترش حومه‌نشینی در آمریکا به طور همه گیر به سالهای بعد از جنگ جهانی دوم برمی گردد؛ گرچه «حومه‌نشینی قبل از جنگ نیز وجود داشت، ولی چون جمعیت آنها نسبتاً ناچیز بود، به همین دلیل تعادل اقتصادی، اجتماعی مؤسسات فرهنگی را تهدید نمی کرد. ساکنان شهر با درآمدهای متفاوت از تسهیلات شهری نظیر استفاده از خیابان برای اتومبیل شخصی و واگن‌های برقی برای رسیدن به محل کار یا مقصدهای دیگر از قبیل رفتن به سوپرمارکت یا فروشگاه یا سینما بهره‌مند بودند». (همان: ۱۰)

بنابراین روز به روز به جمعیت حومه‌ها افزوده می شد به طوری که در آمریکا «در سال ۱۹۵۰، ۷۰٪ جمعیت در شهرهای بزرگ زندگی می کردند در سال ۱۹۹۰ این آمار به ۴۰٪ کاهش یافت. نقل مکان این جمعیت به حومه‌ها باعث هجوم تجارت، خدمات و مشاغل به حومه‌ها شد. بنابراین برای مثال استخدام صنعتی در سال ۱۹۸۱ در حومه‌ها ۶۶٪ تخمین زده شد که دلیل آن حضور نیروی کار فعال و مشتاق در حومه‌ها بود» (scotch, 1977:11)

بعد از جنگ جهانی دوم، در آمریکای شمالی، حومه شهرها به طور چشمگیری توسعه یافتند. فراوانی نسبی زمین، درآمد بالای خانواده‌ها و داشتن اتومبیل شخصی، تسهیلات بیمه و وام مسکن و سیاست طرفداری از مالکیت از طرف حکومت و بالاتر از همه نگرش روشن همراه با احترام به آینده به خرید فراوان خانه‌های رؤیایی منجر شد که این امر مستلزم مهاجرت از شهرهای اصلی به حومه شهر بود. و در جامعه‌ای که توسط مهاجران بی خانمان شکل گرفته مالکیت خانه نشانه خوبی از موفقیت است (شوئنور، ۱۳۸۰: ۱۹).

خانه در سراسر جهان پرتعداد است و مسکن رؤیایی محسوب می شود. در هیچ جای دنیا به اندازه شمال آمریکا امکان مالکیت این گونه خانه‌ها آسان نیست، زیرا هزینه ساخت خانه همچنین قیمت زمین به عنوان یک وسیله ضروری به جای یک وسیله لوکس به حساب می آید (همان: ۳۱) بدون شک یکی از جذابیت‌های غیرقابل انکار حومه‌ها دید اغوا کننده‌ای بود که مالکیت یک خانه در یک فضای سبز و آرام ایجاد می کرد. فقط حومه شهرها می توانستند این خانه‌های رؤیایی را با قیمت‌های مناسب در اختیار مردم بگذارند. زمین‌های حومه شهر معمولاً ارزانتر از زمین‌های شهر بودند؛ زیرا ضوابط خانه‌سازی در شهرها بیشتر از حومه لازم‌الاجراء می باشند.

در قرن گذشته در آمریکای شمالی مالکیت واحدهای مسکونی از مهمترین موضوعات خانواده‌ها بود. مالکیت در شهرها بین سالهای ۱۸۹۰ تا

۱۹۴۰ از ۳۶٪ به ۴۱٪ افزایش یافت. مالکیت در سالهای پس از جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۵۰ به ۵۵٪، در سال ۱۹۵۷ به ۶۵٪ و در سال ۱۹۷۰ به ۶۶٪ رسیده است. اکثر این خانه‌ها در حومه شهر و در نزدیکی شهر اصلی ساخته می شدند. در اوایل دهه ۱۹۵۰ از هر چهار خانواده آمریکایی سه خانواده صاحب یک اتومبیل بودند، اما تا سال ۱۹۵۵ هر خانواده آمریکایی دارای یک اتومبیل بود. مالکیت وسایل نقلیه شخصی در شهرها پس از جنگ افزایش یافت. امروزه مالکیت اتومبیل به ازای هر خانواده که در حومه شهرها زندگی می کنند یک ضرورت است.

حومه‌نشینی در آمریکا در بعد از جنگ جهانی دوم ادامه داشت، فقط «در دهه ۱۹۷۰ در طول بحران انرژی، توسعه سریع حومه شهرها به مدت کوتاهی مختل شد؛ زیرا تغییرات نرخ سوخت روی حمل و نقل و گرمایش خانه‌ها تأثیر گذاشت. اما این اختلال مدت زیادی طول نکشید. در ابتدا تغییر کلی ماشینهای بزرگ گازسوز به ماشین‌های کوچکتر، هزینه رفت و آمد را کمتر کرد و سپس بسیاری از خانه‌ها توسط ایزولاسیون مناسب هزینه گرمایش را در زمستان و تهریه مطبوع را در تابستان کاهش دادند. بعد از این که قیمت نفت بعد از چند سال افت کرد زندگی در حومه شهر مجدداً راحت تر شد». (همان: ۲۶)

زندگی در حومه‌ها در آمریکا در حال حاضر نیز ادامه دارد «به طوری که شیوه غالب زندگی در ایالات متحده در حال حاضر حومه نشینی است، براساس سرشماری سال ۲۰۰۰ پنجاه درصد آمریکایی‌ها در حومه‌ها زندگی می کنند؛ که نسبت به دهه ۱۹۲۰ که حومه‌ها ۱۵ درصد از جمعیت ملی را در خود جای می دادند رقم بسیار زیادی است». (hichcliffe, 2005:1)

علل ایجاد حومه‌ها

رشد سریع شهرنشینی، بافتهای تاریخی و قدیمی را از عملکردهای تجاری، خدماتی، تولیدی و اداری اشباع می کند و عملکرد مسکونی و خوابگاهی را به بافتهای جدید و حومه‌ای منتقل می سازد. فشار وارده بر بافتهای تاریخی و قدیمی و بهره‌برداری بیش از حد از این بافتها، آنها را به مرز ویرانی می کشاند. فرصت به هنگام شدن این بافتها با نیازهای تأسیساتی، حمل و نقل، رفاهی و... از بین می رود. بسیاری از بناهای مسکونی داخل بافتهای تاریخی و قدیمی، یا را می شوند، یا تغییر عملکرد می دهد. گروه‌های اجتماعی ساکن در این بناها در بافتهای جدید و حومه‌ای، پراکنده و منتقل می شوند. (حائری، ۱۳۷۳: ۴۸)

از قرن نوزدهم به دلیل نارسایی‌ها و آلودگی‌های بخش قدیمی شهرها، حومه‌ها برای زندگی خانواده‌های طبقه ثروتمند و طبقه متوسط شهری انتخاب شدند. تکامل فناوری حمل و نقل، خانواده‌های شهری را به زندگی در حومه‌ها و دور بودن از بخش مرکزی شهرها علاقمند ساخت. در قرن بیستم، استفاده خانواده‌های شهری از اتومبیل، افزایش وسیله نقلیه عمومی، گران شدن زمین در محدوده مرکزی شهر و ساختن واحدهای مسکونی ازسوی شرکتهای ساختمانی در مرزهای دهشهری حومه نشینی را رونق بخشید. (شکونی، ۱۳۸۳: ۹۹ - ۱۰۰)

جمعیت موجب بیکاری، فقر و سایر آسیب‌های اجتماعی می‌شود و آسایش روانی شهرنشینان را به هم می‌زند. چنین شرایطی، شماری از افراد را وادار به ترک محیط پرتنش شهری و اقامت در حومه می‌کند.

پس همانطور که مشاهده می‌کنیم حومه‌ها زاده گسترش حمل و نقل در قرون جدید هستند و دلایل دیگر ایجاد حومه‌ها در پی اختراع وسایل حمل و نقل جدید شکل گرفتند به طوری که می‌تواند گفت اگر حمل و نقل پرسرعت مانند ماشینهای خصوصی تولید نمی‌شدند اصولاً حومه‌ای نیز به وجود نمی‌آمد.

حومه‌نشینی الگویی مناسب یا غیر مناسب

حومه‌ها که از آمریکا رواج پیدا کردند و وعده دروغینش این بود که در یک واحد مسکونی هم مزایای خانه‌های شهری عرضه می‌کنند و هم لطف خانه‌های روستایی را دارد عملاً این شهر ساختگی و این روستای ساختگی حومه‌ها با آن مردمی که بین محل سکونت خود، در حومه، و محل کار خود در شهر ساعت‌ها در رفت و آمدند و در جستجوی نیازمندان رضایت‌خاطری هستند که نه حومه، و نه شهر، هیچ کدام نمی‌توانند فراهم آورد، سرانجام چیزی به جز عدم رضایت به بار نمی‌آورد. به عبارت دیگر، نوید حومه‌ها در ایجاد زندگی مطلوب روستایی در جوار مزایای شهری دروغ از کار درآمده است. (هایف، ۱۳۷۷: ۷۶)

نقد عمده در مورد حومه شهرها، توجه‌اش را به سیمای ظاهری معطوف کرده در مناطق حومه شهرها به دلیل یکنواخت بودن، نداشتن شاخص و عدم ویژگی نامتمایز از یکدیگر، چیزی که نظاره‌اش مطلقاً ملال‌آور است استفاده شده است. حومه‌ها به دلیل یکنواخت و بی‌روح بودن مورد مخالفت قرار می‌گرفتند. مقبولیت حومه از یک سو به امکانات موجود در آن بستگی دارد و از سوی دیگر به شرایط دشواری که زندگی در شهر را سبب شده است. بنابراین شهر و حومه به هم وابسته هستند؛ بطوری که «از دید آرمان‌گرایان یک شهر و حومه آن ترکیبی اقتصادی و هارمونیک را تشکیل می‌دهند که هر یک مکمل دیگری می‌باشد اما متأسفانه این مورد به ندرت مشاهده می‌شود. معمولاً شهرهای اصلی و حومه‌هایشان برای جذب نیروی انسانی و صنایع در رقابت با یکدیگر به سر می‌برند. این رقابت نیز در تضاد است به نحوی که هنگامی که شهر در حال تطابق خود با معیارهای حومه‌نشینی می‌باشد، حومه شهر در پی به دست آوردن خصوصیت‌های شهری و تطابق خود با استانداردهای شهر است» (شوئنوتر، ۱۳۸۰: ۱۶)

اکنون که تفکر یافتن زندگی مرفه آرام در حومه حقیقت خود را آشکار کرده و یا هر شباهت و یکنواختی ملال‌آور حومه‌ها ظاهر شده و بسیاری از مردمان که باید دست کم قسمتی از زندگی خود را در شهر بسر آورند از ساعت‌های طولانی رفت و آمد به ستوه آمده‌اند، مهاجرت به جانب شهرها آغاز شده است. علیرغم تمرکز فراوانی که صورت می‌گیرد، علیرغم این که مالکیت اتومبیل مردمان را قادر ساخته در حومه‌های دورتر سکنی گزینند، بیشتر پول‌ها، همچنان در شهر اصلی به دست می‌آیند و نیز در همان جا به مصرف می‌رسد. اما با همه این وجود، شیوه غالب زندگی در بسیاری از

در چگونگی احداث حومه‌ها نظریه‌های مختلف با هم تفاوت دارند که برای مثال «ویژگی‌های الگویی که فمینیستها برای حومه‌ها ارائه می‌دهند، بدین صورت است: محل کار از محل سکونت تفکیک می‌شود، تراکم شهری زیاد می‌شود، حوزه‌های عمومی گسترش پیدا می‌کنند. برای مسیرهای پیاده‌رو مکانیابی می‌شود همچنین در یک چشم‌انداز فمینیستی واحدهای همسایگی حومه باید بر اصول خانه‌سازی برای نگهداری از بچه باشد، ساختمانهای چندکاره ایجاد شود، عدم تمرکز تجاری و دیگر خدمات همچنین صنایع تجمیع می‌شود.» (Markovich, 2006: 4)

حومه‌ها با توسعه راههای متمایل به شهر جان می‌گیرند و با ساخت زمین‌هایی که بین همین راهها قرار گرفته‌اند، شکل واقعی خود را می‌یابند. (فرید، ۱۳۶۸: ۱۷۹) در افزایش حومه‌ها نقش توسعه حمل و نقل و راه آهن به ویژه وسایل نقلیه اختصاصی را نمی‌توان دست کم گرفت. (همان، ۱۷۰)

دسترسی آسان به حومه به مدد وسایل نقلیه‌ای که روز به روز سرعت بیشتر می‌گیرند و در مقایسه با قیمت سایر کالاها، ارزانتر عرضه می‌شوند، باعث شده است که بسیاری افراد محل سکونت خود را در حومه انتخاب کنند و برای رفتن به سرکار چنین مسیر طولانی را هر روز طی کنند. به امید آنکه هم از امکانات شهر بهره ببرند و هم مزایای دور بودن از شهر نصیب‌شان شود. اما اتومبیل تنها عامل تأثیرگذار روی افزایش حومه شهرنشینی نبود. «پیشرفت‌های تکنولوژیکی قابل توجهی که در زمینه‌های الکترونیک و مخابرات صورت گرفت خود باعث تسهیل این توسعه شد. تلفن و فاکس و پست الکترونیکی، ارتباط لحظه‌ای با مناطق دور را امکان‌پذیر ساخت. هم چنین رادیو و تلویزیون نه تنها جدیدترین اخبار را به ما منتقل می‌کنند بلکه برنامه‌های سرگرم‌کننده زیادی در اختیار ما می‌گذارند.» (شوئنوتر، ۱۳۸۰: ۲۰) بنابراین زنجیره‌ای از عوامل دست به دست هم دادند تا حومه‌ها در قرن بیستم برای بسیاری از افراد مکان مناسبی برای زندگی باشد.

به طور کلی چهار عامل در توسعه حومه‌نشینی مؤثر بوده است:

الف) افزایش تولید اتومبیل: گرچه وسایل نقلیه عمومی همچون اتوبوس، مترو و تراموا در دسترس افراد به حومه مؤثر است، اما وسیله نقلیه شخصی که امکان دسترسی آسان، سریع و کامل حومه‌نشینان را میسر می‌کند، تأثیر تعیین‌کننده‌ای دارد.

وسایل نقلیه عمومی مسیرهای مشخصی را طی می‌کنند، در حالی که وسیله نقلیه شخصی مسیری کامل از مبدأ به مقصد را پوشش می‌دهد.

ب) احداث بزرگراه‌ها: توسعه و احداث بزرگراه‌ها این امکان را فراهم می‌آورد تا مسیرهای طولانی بدون تداخل با ترافیک شهری و در کمترین زمان ممکن پیموده شود.

ج) گسترش وسایل ارتباطی: توسعه خطوط تلفنی و وسایل ارتباطی همچون فاکس و پست الکترونیکی، باعث شده است که حومه‌نشینان بتوانند بعضی از نیازهای خدماتی به ویژه خدمات اداری خود را از این راه تأمین کنند و نیاز به مراجعه حضوری نداشته باشند.

د) آلودگی‌های محیط شهری: گسترش بی‌رویه شهری و رشد فزاینده



زندگی آمریکایی» است. فقط حومه‌ها هستند که امکان مالکیت خانه‌های مستقل تک واحدی را با قیمت مناسب فراهم می‌نمایند. استفاده از وام بانکی و امکانات دولتی نظیر استفاده مجانی از بزرگراه‌ها، و پرداخت عوارض شهری کمتر، فاکتورهای اقتصادی است که جذابیت خانه‌های حومه را بسیار زیاد می‌نماید. (شونوئر، ۱۳۸۰: ۱۷۸)

۷- زندگی در خانه‌های شهری برای بسیاری از خانواده‌ها جذابیت خود را از دست داده است. عوارض شهری در شهرها بسیار بالاست، جرایم و آلودگی هوا بیشتر است، و با تخریب تدریجی محیط‌های اجتماعی و اقتصادی شهرها، کیفیت زندگی بسیار بدتر شده و شهرها دیگر قادر نخواهند بود که حومه‌نشینان را به خود جلب نمایند. تا زمانی که شهرها سلامت و امنیت ساکنان خود را تأمین نمایند، نمی‌توانند در بازار مسکن با حومه‌ها رقابت نمایند. (همان)

۸- اعتبار اجتماعی و فرهنگی حومه‌های شهری در بیشتر موارد بیش از مناطق مسکونی در شهرها است. (شکوئی، ۱۳۸۳: ۱۰۰) جمعیت حومه‌ها در آمریکای شمالی و اروپای غربی از مردمی با آموزش‌های تخصصی کافی و مهارت‌های لازم تشکیل می‌شود که بیشتر آنها طرفدار احزاب محافظه‌کار یا جمهوری‌خواه هستند و پایگاه اجتماعی اقتصادی ممتازی دارند. (همان: ۲۰۵)

معایب حومه‌ها

۱- حومه‌ها بیش از آن که دوست داشتنی جلوه کنند در انسان بی‌میلی ایجاد می‌کنند. همه حومه‌ها یکدست می‌نمایند. ساکنان آنها، پیرو سنت‌های قدیمی و محافظه‌کار هستند. حومه‌ها بی‌تحرك به نظر می‌رسند و به صورت مرکز کودکان درآمده‌اند. در بیشتر آنها زنان بر امور تسلط دارند. حومه‌ها ضد فردگرایی عمل می‌کنند و در یک جمله، زندگی در آنها غیر ممکن می‌نماید. (Schoth, 1977: 82)

۲- در بافت‌های جدید و حومه‌ای، حاکمیت محض عبور سواره برقرار می‌شود. حریم مسیرهای پیاده و فضاهای تجمع شهرنشینان آشکارا اشغال می‌شود. جلوه‌های هویت شهری یکی پس از دیگری در پی توسعه این گونه رشد شهری ناپدید می‌شود. (حائری، ۱۳۷۳: ۴۸)

۳- خانه‌های موجود در حومه‌ها نه تنها در سازمان داخلی خود نابسامان‌اند، بلکه حتی نمی‌توانند رابطه انسان و طبیعت را تأمین دارند. (هاف، ۱۳۷۶: ۷۶)

۴- همسایگان نسبت به یکدیگر بیگانه‌اند و دوستان واقعی کاملاً از یکدیگر دورند، و مدرسه، فروشگاه و تسهیلاتی دیگر از این قبیل نیز بسیار دور از منازل قرار گرفته‌اند. (همان: ۷۷)

۵- حومه‌نشین‌ها، اعم از مرد، زن و یا کودک به ندرت با یکدیگر هستند و به زحمت از هم جدا و کاملاً تنها هستند. (همان: ۷۸)

۶- حومه‌ها بیش از آن که دوست داشتنی باشند در انسان بی‌میلی ایجاد می‌کنند و همه حومه‌ها شبیه هم به نظر می‌آیند. (برآبادی، ۱۳۸۴: ۱۶۲)

۷- پراکندگی و دوری حومه‌ها سبب شده است که حومه‌نشینان برای شرکت در زندگی یا دسترسی به امکاناتی که در حومه‌ها فراهم نیست، دائم بین شهر و حومه رفت و آمد کنند و بسیار وابسته به وسیله نقلیه باشند.

کشورها حومه‌نشین است و روند شهرگرایی که در جهان بعد از مشکلات شهری به وجود آمده گرایش به حومه‌ها را زیاد کرده است «به طوری که در آمریکا براساس تحقیق کالوپ که در نیویورک تایمز به چاپ رسیده (۱۱ سپتامبر ۱۹۹۰) ۳۶٪ از سؤال شوندگان ترجیح می‌دادند در یک شهر کوچک زندگی کنند، ۲۴٪ حومه‌ها را ترجیح می‌دادند، ۲۱٪ مزرعه و ۱۹٪ شهرهای بزرگ را ترجیح می‌دادند. بنابراین شهرگرایی جدید مشغول پاسخگویی به تقاضای کنونی است». (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۳۱۰)

با استفاده از آمار این تحقیق مشخص می‌شود که تا چه اندازه روند شهرگرایی افزایش پیدا کرده است. به همین خاطر است که با وجود انتقادهایی که به حومه‌ها می‌شود باز بسیاری از مردم به دلیل مشکلات زیادی که شهرها گریبانگیر آن هستند، حاضر هستند که با وجود مسافت زیادی که هر روزه طی می‌کنند باز در حومه‌ها اسکان بیابند. پس گرچه حومه‌نشینان از دید متفکران و برنامه‌ریزان منسوخ شده اما این شیوه زندگی برای بسیاری از مردم جذاب بوده است. همان طور که از آمار و ارقام این نتیجه را می‌توان گرفت. به طوری که «در دهه ۱۹۹۰ فرایند حومه‌نشینان هنوز ادامه دارد و رویای زندگی در اطراف شهر همراه با تسهیلات شهری به قوت خود باقی است. بر طبق آمار داده شده از جانب اداره آمار آمریکا، توسعه زندگی در حومه شهر نسبت به ۱۹۸۰ به ۶۵ درصد رسیده است و هیچ اثری از کاهش این روند به چشم نمی‌خورد. با توجه به تغییر مکان مجتمع‌های تجاری و اداره‌های مرکزی به حومه‌های شهر و همچنین جابجایی صنعت‌های کوچک و کم شدن جمعیت شهری این فرایند ادامه دارد است». (شونوئر، ۱۳۸۰: ۲۸)

در مجموع می‌توان مزایا و معایب زیر را برای حومه‌ها عنوان کرد:

مزایای حومه‌ها

۱- حومه‌ها به عنوان محل گذران اوقات فراغت شهریان می‌توانند مورد استفاده باشد. (فرید، ۱۳۶۸: ۱۷۸)

۲- وسعت اراضی حومه‌ای از سویی و ارزانی بهای زمین از دیگر سواز موجبات نصب صنایع در حومه‌ها است. (برآبادی، ۱۳۸۴: ۱۷۷)

۳- در بیشتر حومه‌ها، فضای سبز و فضای آزاد در دسترس حومه‌نشینان قرار دارد و تراکم راه‌های مسکونی از شهرها کمتر است؛ البته حومه‌های قومی از این قاعد مستثنی هستند. (همان: ۳۱۶)

۴- نسل جوان با توجه به وضعیت حومه‌ها، سکونت در آنجا را به اقامت در شهرها ترجیح می‌دهند؛ در حالی که افراد کهنسال سعی دارند همواره در کنار دوستان، اقوام و در مجاورت محل کار خود زندگی کنند. برای آنها علاوه بر وضع جسمی، گسستن از علائقی که سالیان سال به آن پایبند بوده‌اند بسیار مشکل است. (فرید، ۱۳۶۸: ۱۷۲)

۵- معماری حومه شهری، تجلی روح و ویژگی تمدن امروزی است. این جذابیت حومه‌ها ظاهراً برای میلیون‌ها نفر از مردمی که اینک در حومه شهرها زندگی می‌کنند، وجود داشته است. (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۲۱۱)

۶- بدون شک یکی از بزرگترین جذابیت‌های زندگی حومه‌نشینان، «رؤیای

۸- جین جکوبز گفته است که «نظریه‌های طرفداران اصل عدم تمرکز در شهرسازی که هاواردالقاء کننده آن بود در توسعه شهرهای بزرگ آمریکایی آثار زیان بخشی داشته است. بدین صورت موجب تضعیف روابط اجتماعی ساکنان این شهرها شده و محلات شهری یکنواخت و بی‌روحی پدید آورده است.» (گیلبرت، ۱۳۷۶: ۲۸)

۹- انتقاد از لحاظ اجتماعی که به مثابه «ناکجا آبادهای مسکونی، محلی برای زندگی‌های فقیر و بی‌فروغ، بدون علایق اجتماعی - فرهنگی یا عقلانی، محیط‌هایی که دل‌مشغولی ظاهر فربانه‌ای را پرورش می‌دادند توجه‌ای و سواسی به جزئیات پیش پا افتاده زندگی اشراف مابانه و تلاشهایی بیپوده جدایی ایجاد ظواهر روستایی با تردستی در حیاط‌های بسیار کوچک است. (مزینی، ۱۳۸۴: ۱۳۴)

۱۰- حومه‌ها بی‌تحرک‌اند و به صورت مرکز کودکان و زنان خانه‌دار در آمده‌اند. در طول روز جنب و جوش در آن به چشم نمی‌خورد و در یک کلام حومه‌ها در افراد حس بومی بودن ایجاد نمی‌کنند. در واقع حومه متشکل از تعداد زیادی خانه است که پراکنده یا مترکم در کنار هم قرار گرفته‌اند، آن چنان که نه نظامی را به وجود می‌آورند و نه جامعه‌ای را شکل می‌دهند که وجودش از ارکان اصلی زندگی شهری باشد. (شکونی، ۱۳۸۳: ۱۰۰)

۱۱- همسایگان نسبت به هم بیگانه‌اند و خویشاوندان کاملاً از یکدیگر دورند. مدرسه، فروشگاه و تسهیلاتی از این قبیل نیز بسیار دور از دسترس است. مرد خانه برای رسیدن به محل کار باید هر روز ساعت‌ها طی طریق کند و بانوی خانه در منزل می‌ماند از یکنواختی و آرامش ملال‌آور سکونت خود در عذاب است و مدام انتظار بازگشت افراد خانه را می‌کشد. (جان لنگ، ۱۳۸۶: ۱۶۳)

۱۲- حومه‌ها با شهر و روستا متضادند و گسترش بی‌وقفه‌شان موجب انتقاد و عصبانیت کارشناسانی نظیر معماران، برنامه‌ریزان و طبقات بالاتر شده است، تا حدی که حومه شهرنشینی «واژه‌ای زشت می‌شود». (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۲۱۲)

گذار از حومه‌نشینی

گرچه ایجاد شهرهای جدید سابقه‌ای بسیار طولانی در تاریخ بشر دارد اما در قرون جدید حومه شهرنشینی نسبت به شهرهای جدید تقدم دارد. شهرهای جدید در پی نقد حومه‌نشینی به وجود آمدند. به طوری که «نقد روش بی‌رویه حومه شهری در بریتانیا در سالهای خلال جنگ، به برقراری نظام برنامه‌ریزی و استفاده از نوسهرها انجامید». (برآبادی، ۱۳۸۴: ۲۱۳)

بی‌شک می‌توان نوسهرها را به عنوان یکی از موضوعات اصلی توسعه شهری در قرن بیستم، بازشناخت؛ برای دهها سال، رویکردها به طراحی و ساخت و ساز محیط مصنوع در سرتاسر جهان به میزان زیادی تحت تأثیر تجربه باغشهر و نوسهرهای بریتانیایی بود، که دید جامعه‌شناختی، معماری و برنامه‌ریزی، علایق بین‌المللی زیادی را به خود معطوف ساخته است. (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۳۰۵)، گفته می‌شود که دو جنبش عمده بر شکل محیط مصنوع در قرن بیستم مؤثر بوده‌اند: نوسهرها و جنبش معماری. (نقی‌زاده مطلق، ۱۳۷۳: ۸۵)

حومه‌ها به خاطر معایبی که ذکر گردید جوابگوی توسعه شهری نبودند بنابراین برنامه‌ریزان به فکر الگوهای دیگری افتادند و الگوی نوسهرها به عنوان راهکاری برای کاهش مشکلات شهری در قرن بیستم پیشنهاد شد چون حومه‌ها برای شهرهایی که به بن‌بست توسعه شهری رسیده‌اند مضر هستند؛ چراکه جمعیت رو به رشد شهرها به تدریج ثروت‌های ملی نظیر، جنگل‌ها، زمین‌های کشاورزی و منابع آب را از بین می‌برد. مهاجرت‌های گسترده نیز موازنه بین جمعیت و منابع را تغییر می‌دهد. همچنین در الگوی حومه‌نشینی رشد آن با توجه به این که افراد وابسته به شهر هستند و به شهر رفت و آمد دارند اما در یک مکان دیگری زندگی می‌کنند یک رشد انگل‌وار است بطوریکه؛ «اعضای خانواده در شهر کار می‌کنند، اما مالیات‌ها را در حومه شهر پرداخت می‌کنند. پس از هجوم به حومه شهر و تأسیس مراکز خرید در حومه شهر نوع جدیدی از تجارت شکل گرفت و مالیات پرداختن به شهرها کاهش یافت. استفاده از زمین‌های بلااستفاده شهری برای پارکینگ‌ها، هزینه اقتصادی سنگینی را در برداشت که متعاقباً موجب کاهش مالیات شهری شد». (شوئنوتر، ۱۳۸۰: ۲۵)

رشد سریع شهرنشینی، معمولاً در شرایطی اتفاق می‌افتد که در وضعیت عمومی جهت شهرنشینی بهبودی به وجود آید؛ اینکه صرفاً سعی شود تا از ورود جمعیت به شهرها ممانعت به عمل آید، یا جمعیت بیکار به نقاط روستایی بازگردانده شود؛ چنین اقدامی، چندان اصولی و نتیجه‌بخش نخواهد بود.

روند حومه‌نشینی که پدید آمده بود باعث شد که «شهرها در مدت کوتاهی به دلیل مهاجرت تغییر کنند. خیلی واضح و روشن بود که شهرها از عهده ضرر و زیان از دست دادن خانواده‌های جوان با درآمد خوبی که قابلیت افزایش در سالهای بعد نیز داشت بر نمی‌آمد. اما در آن زمان تفکر توسعه شهرها به اختصاص زمین برای کاربری‌های تجاری، صنعتی و اداری بود، و زمین‌های مسکونی در درجه دوم اهمیت قرار داشت، نتیجه منفی این سیاست در برنامه‌ریزی شهری غفلت در فضاهای مسکونی بود، و زمانی روشن شد که مراکز تجاری و اداری نیز در حومه شهرها به وجود آمدند. (شوئنوتر، ۱۳۸۰: ۱۰) به طوری که «هجوم تعداد قابل توجهی از ساکنان شهرها به حومه‌ها به دنبال رؤیای صاحب خانه شدن تبدیل به کابوسی برای مادر شهرها گردیده است». (همان: ۱۵)

امروزه بیشتر نگرانی ساکنان درون شهر امنیت در خانه و خیابان است. با توجه به نرخ فزاینده جرایم و جنایات زندگی شهری جذابیت خود را از دست داده است. تنها کسانی که چاره‌ای ندارند و یا قادر به پرداخت هزینه حفظ امنیت خود هستند، زندگی در این مناطق را ادامه می‌دهند. (همان: ۱۴)

بنابراین با توجه به این موارد مشخص می‌شود که زندگی در شهرهای بزرگ برای بسیاری در قرن بیستم غیرقابل تحمل شده بود به همین خاطر برنامه‌ریزان به فکر ارائه الگوهای برای رهایی از این مشکل شدند که در آغاز بسیاری حومه‌نشینی را به عنوان الگویی برای رهایی از این مشکلات برگزیدند اما «با توسعه حومه‌ها مظاهر طبیعی رو به زوال می‌رود و در کوشش برای نجات شهر و طبیعت، هم کمال مطلوب شهر از بین رفته و هم

کمال مطلوب طبیعت». (باستیه، ۱۳۷۷: ۷۴)

بنابراین برنامه‌ریزان شهری به فکر الگوهای دیگری برای رهایی از مشکلات شهرهای بزرگ و تبعات حومه‌نشینی افتادند و با توجه به شکست سیاست‌های حومه‌نشینی در اروپای غربی خصوصاً انگلیس، دولت‌ها به فکر ایجاد شهرهای جدید افتادند؛ چون حومه‌ها معایب زیادی داشتند که در قیاس با محاسن‌اش قابل مقایسه نیست بنابراین الگوی شهرهای جدید پیشنهاد شد چون شهرهای جدید معایب حومه‌ها را نداشتند و مزایایی را نسبت به حومه‌ها به شرح ذیل داشتند:

۱- در معماری شهرهای نوین، این مزیت بزرگ موجود است که می‌توان همه چیز را از نو آغاز کرد و به شهر سیمای متوازن داد. (مزینی، ۱۳۸۴: ۲۶۲)

۲- حومه‌ها محل کار را از محل سکونت جدا می‌کنند در صورتی که بیشتر شهرهای جدید این دو فاکتور را با هم دارند و محل کار با محل سکونت در یک جا قرار دارد؛ به همین خاطر از رفت و آمد بین شهر جدید با مادرشهر جلوگیری می‌شود.

۳- حومه‌ها از لحاظ ساختار و شکل یک دست می‌نمایند و در انسان حس بی‌میلی ایجاد می‌کنند در صورتی که شهرهای جدید با توجه با باز بودن دست برنامه‌ریزان این عیب را ندارد.

۴- شهرهای جدید با توجه به این که در زمینهای بکر و غیرقابل کشاورزی ساخته می‌شوند از تخریب این زمین‌ها جلوگیری می‌کند؛ در صورتی که با توسعه حومه‌ها زمینهای حاصلخیز اطراف شهرها و جنگل‌ها آسیب می‌بیند.

با توجه به بن بست رسیدن توسعه بسیاری از شهرهای بزرگ، شهرهای جدید با توجه به زمینهای حاصلخیز اطراف شهرها از یک سو و شلوغی، تراکم و ترافیک شهرهای بزرگ از طرف دیگر شهرهای جدید در آن برهه زمانی بهترین گزینه‌ای بود که به فکر برنامه‌ریزان در ابتدا و اجرای آن توسط دولتها افتاد. به طوری که «اولین شهرهای جدید در انگلستان در سال ۱۹۰۴، آمریکا ۱۹۶۰، فرانسه ۱۹۵۰، سوئد ۱۹۵۰، دانمارک ۱۹۴۹، شوروی سابق ۱۹۱۷، لهستان ۱۹۵۰، مجارستان ۱۹۶۲، نیجریه ۱۹۷۶، عربستان ۱۹۷۵، هندوستان قبل از ۱۹۴۷ احداث شدند که بیشتر این شهرهای جدید از شهرهای اقماری بودند که در اطراف شهرهای بزرگی مانند لندن، پاریس، نیویورک و... احداث شدند». (زبیری، ۱۳۷۸: ۷۶) (اولین شهر جدید به معنای امروزی لچ ورث است که براساس پیشنهادات ابنزر هاوارد ساخته شد) که در نتیجه دو هدف زیر به وجود آمدند: (خندان، ۱۳۷۳: ۱۷۶)

۱- جذب جمعیت مازاد شهرهای بزرگ.

۲- فراهم آوردن زمینه مناسب برای گسترش منطقه

شهرگرایی جدید پیشینی است که در ایالات متحده آغاز شده است که با بحث هدایت رشد حومه شهری در قالب خلق شهرها مجتمع‌های کوچک گسترش شهرها را به چالش می‌خواند. این گرایش در طرح پیشنهادی، به احیای انگاره‌های برنامه‌ریزی شهری که در اوایل قرن بیستم شکل گرفتند، اما برای پاسخگویی به الگوهای زندگی مدرن انطباق یافته‌اند به شدت اتکا

می‌کند. شهرگرایی جدید جذابیت‌اش را از اولویت زندگی برای مردم در شهرهای کوچک، به دست آورده است. (مزینی، ۱۳۸۴: ۳۱۰)

بنابراین در حال حاضر زندگی در شهرهای بزرگ شاید برای هیچ کس خوشایند نباشد به همین علت نیز برنامه ریزان به طرف الگوهای رفتند که از شلوغی شهرها به دور باشد که حومه‌ها و شهرهای جدید از جمله آنها بودند.

در حال حاضر حومه شهرنشینی در اکثر دنیا با توجه به معیاب زیادی که دارد منسوخ شده و بعد از آن گرایش به ایجاد شهرهای جدید از دهه‌های اول قرن بیستم شکل گرفت. این گفتار به دنبال این نیست که سیاست ایجاد شهرهای جدید را به عنوان یک الگوی برتر پیشنهاد بدهد بلکه در پی بیان این است که یکی از علل عمده ایجاد تفکر شهرهای جدید در پی نقد حومه‌نشینی و به خاطر مشکلاتی که حومه‌نشینی در قرن نوزده و بیستم ایجاد کرد در ذهن متفکران خطور کرد آنها به دنبال ایجاد مکانی بودند که معایب حومه‌ها را نداشته باشد. همچنین محاسنی که برای حومه‌ها ذکر کردیم را دارا باشد.

نتیجه‌گیری

از زمانی که شهرهای بزرگ شکل گرفتند، مشکلات شهرنشینی گریبانگیر شهرها شد. بیشتر این مشکلات در پی افزایش مهاجرت به شهرها و به تبع آن افزایش جمعیت، شلوغی شهرها و آلودگی‌های شهری به وجود آمد. بعد از همه‌گیر شدن این مشکلات زندگی در اکثر شهرهای بزرگ به گونه‌ای غیرقابل تحمل شد. به همین علت بسیاری از برنامه‌ریزان و کسانی که به نوعی در شهرها تأثیرگذار بودند به فکر راهکارهایی برای کاهش این مشکلات افتادند.

یکی از این راهکارها که بیشتر مدنظر آرمان‌گرایان شهری بود سیاست حومه‌نشینی بود که در ابتدا در بسیاری از کشورهای اروپای غربی و آمریکای شمالی به عنوان شیوه جدید زندگی به وجود آمد. حومه‌نشینی زاده اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم است که در پی گسترش سیستم‌های حمل و نقل به خصوص حمل و نقل خصوصی پُرسرعت در پی تولید گسترده اتومبیل شخصی به وجود آمد. در این شرایط هر پدیده‌ای که اختراع می‌گردد علاوه بر آثار مفید، یک مجموعه آثار غیرمفید و مضر به همراه می‌آورد. به عنوان نمونه اختراع اتومبیل مجموعه عظیمی از آثار مفید و مضر از قبیل تغییر شکل شهرها، برقراری روابط اجتماعی جدید، ایجاد شاهراه‌ها، مشاغل جدید، هزینه‌های بسیار سنگین مصرف سوخت، آلودگی، تصادفات و هزاران اثر دیگر را باعث گردید. به وجود آمدن حومه نیز مشکلاتی را برای شهرها و افراد ساکن آن به وجود آورد که سبب شکل‌گیری الگوهای دیگری که معایب حومه‌ها را نداشته باشند، شد که شهرهای جدید از مهمترین این الگوها بود.

حومه‌ها در قرن بیستم در بسیاری از شهرهای بزرگ گسترش یافتند و گسترش بیش از حد این حومه‌ها در اطراف شهرها باعث شد که بسیاری از زمین‌های کشاورزی و باغات در اطراف شهرها از بین برود همچنین

وابستگی آنها به شهرها مشکلات زیادی را برای حومه‌ها به وجود آورد. این امر سبب تجدید نظرهایی در سیاست‌های حومه‌نشینی شد به طوری که در بسیاری از کشورهای اروپایی الگوی حومه‌نشینی به شکلی که وابسته به شهر مادر باشد منسوخ شد و با توجه به مشکلات زیادی که برای شهرها به وجود آورد در بسیاری از کشورها به ویژه کشور انگلیس الگوی شهرهای جدید پیشنهاد و اجرا شد که این شهرها قرار شد هم مزایای حومه‌ها را داشته باشند، هم معایب حومه‌ها را پوشش دهند که نه باعث تخریب زمین‌های حاصلخیز اطراف شهرها شوند و نه به شهر اصلی وابسته باشند تا بتوانند از مشکلات شهرها بکاهند.

گرچه حومه‌نشینی در بسیاری از کشورها منسوخ شده اما در آمریکا هنوز نیز شیوه غالب زندگی است و بیشتر به این خاطر است که در این کشور گرایش بسیاری به مالکیت خانه وجود دارد. همچنین در این کشور حومه‌ها به آن شکلی که ما تصور می‌کنیم نیست بلکه در آمریکا بسیاری از امکانات به حومه‌ها تعلق گرفته که حومه‌ها را از وابستگی به شهر مادر رها می‌سازد و دیگر نمی‌توان حومه‌ها را به عنوان حومه به معنا و تعاریفی که از آن می‌شود به حساب آورد بلکه با دادن این همه امکانات حومه‌ها یک شهر مستقلی شده‌اند که می‌توان آنها را شهرهای جدیدی نامگذاری کرد که با توجه به وابسته نبودن به شهر مادر نمی‌توان این مجتمع‌های جدید را حومه به حساب آورد.

در قرن بیستم گرچه نو شهرها به خاطر نقد حومه‌ها به وجود آمدند اما در عمل نتوانستند معایبی که حومه‌ها داشتند را پوشش دهند. در حال حاضر نیز با توجه به سریع‌تر شدن حمل و نقل و گسترش سیستم‌های ارتباط جمعی یک بازگشتی به حومه‌نشینی به ویژه در کشورهایی که از لحاظ تکنولوژیک برتر هستند دیده می‌شود؛ اما با این حال حومه‌ها به آن سبک و سیاق قدیمی از دید برنامه‌ریزان منسوخ شده و جایگاه خود را به الگوی شهرهای جدید داده‌اند، و در دید برنامه‌ریزان شهری یک گذاری از حومه‌نشینی به طرف ایجاد شهرهای جدید شکل گرفته است. اما متأسفانه باید اذعان داشت بیشتر شهرهای جدیدی نیز که احداث شده‌اند، شهرهای اقماری هستند که آویزان شهرهای بزرگند و ستون اقتصادی مستقلی ندارند، و در صورتی که شهرهای جدید احداث شده نتوانند مستقلی از شهر مادر باشند و وابسته به شهر مادر باشند این شهرها همان حومه‌ها هستند با شکل و سیمای جدید که با توجه به وابستگی‌شان به شهر مادر همان معایب حومه‌ها را دارند.

منابع

- ۱- باستیه، ژان. برنارد، شهر، مترجم دکتر علی اشرفی، انتشارات دانشگاه هنر، چاپ اول، ۱۳۷۷.
- ۲- برآبادی، محمود، الفبای شهر، انتشارات سازمان شهرداریها و دیاری‌های کشور، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۴.
- ۳- پاپلی یزدی، محمدحسین، ورجی سنابردی، حسین، نظریه‌های شهر و پیرامون، انتشارات سمت، چاپ اول، ۱۳۸۲.

- ۴- جان لنگ، طراحی شهری، مترجم سیدحسین بحرینی، چاپ اول، ۱۳۸۶.
- ۵- حائری، محمدرضا، آبا شهرهای جدید هم جدید هستند هم شهر، شرکت عمران شهرهای جدید، شهرهای جدید فرهنگی جدید در شهرنشینی، جلد دوم، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۳.
- ۶- خندان، اکبر، شهرهای جدید در جهان، شرکت عمران شهرهای جدید، شهرهای جدید فرهنگی جدید در شهرنشینی، جلد دوم، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۳.
- ۷- زیاری، کرامت‌الله، برنامه‌ریزی شهرهای جدید، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۸.
- ۸- سید سجادی، سید منصور، نخستین شهرهای فلات ایران، انتشارات سمت، چاپ اول، ۱۳۷۹.
- ۹- سیف‌الدینی، فرائد، گسترش حومه‌ای شهرها، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۱۳.
- ۱۰- شکونی، حسین، دیدگاه‌های نو در جغرافیای شهری، انتشارات سمت، چاپ هشتم، ۱۳۸۳.
- ۱۱- شوئوتر، نوربرت، مسکن، حومه و شهر، ترجمه دکتر شهرام پور دیپیمی، انتشارات روزنه، چاپ اول، ۱۳۸۰.
- ۱۲- فرید، یداله، جغرافیای شهرشناسی، دانشگاه تبریز، ۱۳۶۸.
- ۱۳- غلامکی، محمدمنصور، مترجم، منشور آتن ۱۹۳۲، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۵.
- ۱۴- گیلبرت و گاکلر، شهرها فقر و توسعه، ترجمه پرویز کریمی و ناصری، شهرداری تهران، ۱۳۷۵.
- ۱۵- مدنی پور، علی، طراحی فضای شهری، مترجم فرهاد مرتضایی، انتشارات شرکت پردازش، چاپ اول، ۱۳۷۹.
- ۱۶- مزینی، منوچهر، مقالاتی در باب شهر و شهرسازی، چاپ چهارم، تهران، ۱۳۸۴.
- ۱۷- نقی‌زاده مطلق، محمد، مترجم، ۲۵ سال تجربه شهرهای جدید فرانسه، کتاب شهرهای جدید - ۴، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، ۱۳۸۴.
- ۱۸- هایف، سرچر، الکساندر، کریستفر، عرصه‌های زندگی جمعی و خصوصی، ترجمه منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، ۱۳۷۶.

19- hichcliffe, Tonis, Elusive suburbs, endless Journal of urban histori, <http://jpe.sagepub.com/variation>, 2005.

20- Markovich, Julia and suchendler, feminist and urbanist critical approaches to suburbs, Journal of planning education and research sage jornal, http://jpe.sagepub.com/cgi_content.2006.

21- Pacion, michael, urban geography, routledge, second edition, 2005.

22- scoth, Ronaldson, city and dream: marriage oroposals, new town and the suburban, national university publication, 1977.