



الباربيكان The Barbican لندن في عام ٢٠٠٤ م.





### طبيعة التصميم العمراني وتصميم الحضر

#### THE NATURE OF URBAN DESIGN AND URBAN DESIGNING

يستخدم مصطلح "التصميم العمراني" اليوم لوصف أي تصميم يتم في أي مدينة. "يبدو أن كل شخص قد أصبح مصمماً حضرياً، إنه مثير وأنيق" (Tenant, 2004)، فأأي شخص يمكنه أن يطلق على نفسه مصمماً حضرياً. والكثير من الأشخاص في مجالات التصميم يقومون بصورة أوتوماتيكية باستخدام هذا الرسم في مؤهلاتهم دون خبرة أو تدريب رسمي أو حتى أي اهتمام ملحوظ بالتعامل مع اهتمامات التصميم العمراني وذلك لتسويق خدماتهم بشكل أوسع، فالمصممون في النهاية يمثلون بصفة عامة شركات أعمال صغيرة.

يؤمن الكثير من المماريين بأن أي شخص يمكنه تصميم مبنى بصورة جيدة فهو قادر على تصميم مدينة جيدة، العديد من المماريين بالإضافة إلى عدد أقل من المنسقين الحضريين قاموا بتصميم (أو قيادة التصميم) بيئات مشيدة جيدة للناس (وفي بعض الأحيان لبعض الكائنات الأخرى). ولكن من المحزن أنهم - على الرغم من النوايا الطيبة - قاموا أيضاً بخلق عوالم أقل جاذبية. حقاً إن عملية معالجة التصميم تتشابه في جميع مجالات اتخاذ القرار، ولكن المشاكل التي تتم مواجهتها تختلف بصورة كبيرة، ويهدف الباب الأول من هذا الكتاب إلى تحديد الطرق المختلفة المتبعة من خلال عملية التصميم أثناء التعامل مع الظواهر الحضرية، وتحديد أنواع المنتجات التي ينطبق عليها مصطلح "تصميم حضري". تبدأ القصة المعروضة في هذا الكتاب - في الفصل الأول: "الشكل العام للمدن والتصميم العمراني" - بمناقشة اهتمامات التصميم العمراني وطبيعة الشكل العام Public realm بالمدن والمجتمعات.

تهتم العديد من المجالات بجودة وخصائص الشكل العام بالمدن والمستوطنات البشرية الأخرى؛ فهذا الاهتمام يشترك فيه مخطوطو المدن والمنسقون الحضريون Landscape architects. على العكس من ذلك فإن اهتمام المماريين - عندما يعملون كمعماريين - ينصب في الأساس على تصميم المباني لعملاء محددين. وبالتالي فإنهم يصبحون مدافعين أقوياء عن مصالح عملائهم وعن حقوقهم كفنانين. ولكن التصميم العمراني، كمجال للتصميم

المتكامل، يتعامل مع الاهتمامات التقليدية والمتداخلة لكل من التخطيط الحضري والتنسيق الحضري والهندسة المدنية (التي يطلق عليها الآن الهندسة البيئية) والعمارة. ويهتم التصميم العمراني بالتصميم الخاص بمنتجات معينة: مدن جديدة، وضواحي جديدة، ومناطق جديدة بالمدن والضواحي، والتجديد الحضري، والميادين والشوارع، والقائمة لا نهائية تقريباً، ولكن بصورة عامة هناك اهتمام وحيد: هو تصميم الشكل العام الحضري على مستوى المدينة ومناطقها.

يتعامل التصميم العمراني مع خلق الشكل العام المادي للمستوطنات البشرية في إطار الشكل العام لاتخاذ القرار. الهدف إذن من الفصل الافتتاحي ليس فقط إعطاء تعريف عام للتصميم الحضري بل وأيضاً التوصل إلى بعض الفهم لطبيعة الشكل العام للنسيج المادي للمدن والشكل العام لاتخاذ القرار، فهناك العديد من الأسئلة حول تكوين الشكل العام المادي في الحقيقة، تعتمد الإجابة على المواقف السياسية السائدة تجاه المجتمع والحقوق الفردية. الموقف المتخذ هنا يتسم بالعمومية مع الأخذ في الاعتبار طبيعة تصميم الحضر والتي يتم وصفها وتفسيرها في الفصل الثاني: "عمليات وإجراءات التصميم العمراني".

تنوع طبيعة التصميم العمراني تبعاً لعملية المعالجة المتبعة في تنفيذ الأنواع المختلفة للمشروعات تاريخياً، العديد من مخططات التصميم العمراني التي تحظي بالإعجاب الآن تم تنفيذها عن طريق قوة استبدادية (أوتوقراطية)، سياسية كانت أم اقتصادية - ولا يزال البعض كذلك حتى الآن، ويتضمن هذا الكتاب أمثلة من كلا النوعين، ولكن الاهتمام الأساسي هنا هو بالتصميم العمراني في المجتمعات الديمقراطية الرأسمالية. بعد خبراته بالتصميم المتطور لموقع مركز التجارة العالمي World Trade Center بنيويورك يشير دانيال ليبسكيند Daniel Libeskind إلى أن التصميم في المجتمعات الديمقراطية "معقد، يشمل العديد من الضغوط والتوترات، نحن لا نعيش في باريس هوسمان، نحن نعيش في مجتمع تعددي" (Lubell, 2004). وفي الواقع فإن هوسمان وجد العديد من التوترات أيضاً أثناء إعادة تطوير باريس (انظر Jordan, 1995).

الهدف في هذا الفصل الثاني هو وضع إطار للخطوات التصميمية: التحليل، والتوليف، وتقييم التصميمات المحتملة على لوحة الرسم، وطرق تنفيذها، وتقييم أدائها الوظيفي بالمكان. والوظيفة أيضاً مصطلح غامض، ولذلك فإنه من المهم في أي مناقشة حول التصميم العمراني تحديد الموقف من المقصود بكلمة "الوظيفة"، يتم تعريف الوظيفة هنا لتشمل الكيفية التي تعمل بها الأشكال الفراغية للمدن على الصعيد الرمزي - كمجموعة جمالية، وكدعامة لنسق مطلوب من الأنشطة. كما يمثل أيضاً النسيج المادي للمدن استثماراً مالياً يتوقع من خلاله المستثمرون عائداً مالياً.

هناك سؤال أساسي يتعلق بكل من المجتمعات الأوتوقراطية والديمقراطية. "من المتحكم الحقيقي بالتنمية الخاصة بمنتج التصميم العمراني أياً كان؟". يقودنا هذا السؤال إلى مجموعة أخرى من الأسئلة. "من الذي يحدد المشكلة التي تتم مواجهتها والفرص الواجب اقتناصها؟" "من المنوط بتصميم الحلول؟". ما من إجابة وافية يمكن إعطاؤها لهذه الأسئلة. يقوم هذا الفصل بتوصيف الاحتمالات. لقد قمت في الماضي بالمطالبة بعملية معالجة لتصميم حضري تتسم بتوجه قوي نحو المشكلة Problem-oriented اعتماداً على أساس معرفي لنظرية وصفية وتفسيرية مجردة (انظر 1987, 1999 Lang). ولكن النقد الموجه لهذا الموقف اعتمد على أن المصممين ببساطة لا ولن يودوا العمل بهذه الطريقة (انظر 1989 Frascati)، وأنهم سوف يعتمدون على السوابق والحلول العامة.

في الفصل الأخير من هذا الباب (الفصل الثالث) "تصنيف نوعي متطور لمشروعات التصميم العمراني" يتم وضع ما يشبه الخريطة لمجال التصميم العمراني. كما يتم التصريح بوضوح في هذا الفصل بأن عمليات التنفيذ والسيطرة هي ما يجب أساساً أن تفرق بين أنواع مشروعات التصميم العمراني. ومن خلال التصنيف النوعي المقدم فإن التمييز بين الأربعة أنواع الإجرائية الخاصة بالتصميم العمراني والتي تم تحديدها بالمقدمة "الجدلية" - التصميم العمراني الكلي total urban design و التصميم العمراني كقطعة واحدة all-of-a-piece urban design و التصميم العمراني قطعة بقطعة piece-by-piece urban design وبين التصميم العمراني بالتركيب plug-in urban design - هو الذي يشكل البعد الأساسي لأي تصنيف.

يمكن أيضاً إضافة تمييز آخر بين مشروعات التصميم العمراني اعتماداً على المفردات الخاصة بالأنماط التي تشكل الأساس لتصميمها. وتعتمد هذه المفردات بدورها على ما يتم تصويره من قبل مجموعة من العلماء النظريين أو مفكري التصميم على أنه النموذج أو الإطار الفكري للممارسة الجيدة. ولقد رأينا خلال الخمسين عاماً الماضية كيف أفسحت الرؤى العصرية للمدينة الجيدة المجال لأفكار أخرى تعتمد على تعريف أوسع لوظيفة الشكل العام أكثر مما أعطاه المعاصرون، ومع ذلك فإن الأطر الفكرية الحاكمة التي شكلت مخططات التصميم العمراني على مدار الخمسين عاماً الماضية لا تزال موجودة ولا تزال سارية في ظروف معينة: المدينة الجميلة City Beautiful or Baroque - الحداثة بأشكالها العقلانية والتجريبية - ما بعد الحداثة بأشكالها العقلانية والتجريبية أيضاً. لذلك يعتمد التصنيف النوعي على ملاحظة أن مشروعات التصميم العمراني يمكن تقسيمها إلى مجموعات بناءً على الأسلوب المستخدم في تنفيذها، وعلى أنواع المشروعات التي تمثلها، وعلى النماذج الفكرية التي صممت من خلالها.

الحالات الدراسية التي يتضمنها هذا الكتاب تعطي الدليل على فائدة التصنيف كوسيلة لتنظيم أمثلة الأعمال التي تحدد مجال التصميم العمراني. وسوف تتضح هذه الفائدة في الباب الثالث من الكتاب. ولكن قبل ذلك فإن

الباب الثاني يجادل بأن الفروع التقليدية للتصميم ترى التصميم العمراني من حيث أنواع المشروعات التي تقدمها، ولا تراه كمغامرة تعاونية، فالتصنيفات النوعية الخاصة بهذه الفروع تتسم بالتوجه نحو المشروع product-driven. وهذا الاتجاه لا يكشف أيًا من ديناميكيات عملية اتخاذ القرار أو المدى الكامل لاهتمامات المصممين الحضريين.

## التخطيط العام للمدن والتصميم العمراني

### THE PUBLIC REALM OF CITIES AND URBAN DESIGN

تفيد جميع التعريفات الخاصة بالتصميم العمراني بأن له علاقة ما بالتخطيط العام (أو الحيز العام) وبالعناصر التي تحدده، أحد أفضل هذه التعريفات هو:

التصميم العمراني يجمع سوياً الخيوط العديدة التي تخص صنع المكان، والمسئولية البيئية، والعدالة الاجتماعية، والصلاحية الاقتصادية؛ على سبيل المثال - في عملية خلق أماكن جميلة ذات هوية. التصميم العمراني يستمد من، بل ويتجاوز، شئون متعلقة مثل التخطيط وسياسة النقل، والتصميم المعماري، واقتصاديات التنمية، وتنسيق المواقع، والهندسة. يجمع التصميم العمراني هذه الخيوط وأخرى معاً. اختصاراً فإن التصميم العمراني يتعلق بإبداع رؤية ما تخص مساحة من الأرض وحشد المهارات والموارد من أجل تحقيق هذه الرؤية (Llewellyn-Davis, 2000: 12).

الجملة الأخيرة على وجه الخصوص تتميز بالأهمية، أيضاً هناك تعريف آخر:

التصميم العمراني يعني العلاقة بين المباني المختلفة؛ والعلاقة بين المباني وبين الشوارع والميادين والحدائق والمجاري المائية والحيزات الأخرى التي تكون التخطيط العام... وأنساق الحركة والنشاط المؤسسة هنالك؛ باختصار العلاقات المركبة بين عناصر الحيزات المشيدة وغير المشيدة (DoE, 1997: paragraph 14).

يتكون التصميم العمراني من مشروعات البناء المتعددة التي تتنوع في الحجم من تشييد المجمعات إلى المناطق والأحياء بالمدينة إلى المدن بأكملها. يتضمن التصميم العمراني في بعض الأحيان تصميم المباني نفسها، ولكن غالباً ما يتعدى عمارة المباني فقط إلى المدى الذي تحدد من خلاله استعمالاتها وواجهاتها - خاصة بالدور الأرضي - التخطيط العام، ولكن ما هو إذن التخطيط العام؟

تتكون المنظمات الإنسانية من مكونات عامة وأخرى خاصة. التمييز بينهما ليس واضحاً دائماً؛ لأن هناك أيضاً أنماط سلوكية وأماكن شبه عامة وشبه خاصة، وبالإضافة إلى ذلك فإن ما يتم اعتباره خاصاً وما يتم اعتباره عاماً يختلف من ثقافة لأخرى بل ومن زمن لآخر داخل الثقافة الواحدة (Madanipour, 2003). بالنسبة إلى المهنيين المنخرطين في مجالات التصميم البيئي فإن التخطيط العام يتكون من جزئيين. يتعامل الأول مع المكونات العامة للبيئة الفراغية المادية (صناعية أو طبيعية) التي يقع بها سلوك إنساني، والثاني يحدد كيفية اتخاذ القرارات الجماعية من خلال الحكومات وفي السوق كما يحدده دستور البلد (أو من خلال حالات سابقة كما هو في المملكة المتحدة). يؤثر الأول على إدراك عناصر التصميم العمراني بينما يؤثر الثاني على عملية معالجة التصميم العمراني نفسها.

### التخطيط العام المادي

#### The Physical Public Realm

هل يتكون التخطيط العام المادي ببساطة من كل الحيزات المفتوحة التي تقع خارج النطاق الخاص لدواخل المباني وحدائقها وأحوشها المعزولة؟ هل هو كل ما يمكن تصوره (رؤيته، أو شمه، أو سمعه، أو لمسه) من الأماكن التي يمكن للجميع الحق في دخولها؟ هل يتكون من كل هذه العناصر التي تؤثر على جودة الحيزات المفتوحة المملوكة للعامة أو الحيزات التي يمتلك الجمهور حرية الوصول إليها؟ جميع الإجابات لهذه الأسئلة ذات صبغة سياسية.

لا يشترك التخطيط العام المادي بالضرورة في حدوده مع الملكيات العامة، ففي مجتمع ما حيث حقوق الملكية مقدسة وحيث يمتلك الأفراد الحق والحرية في بناء ما يرغبون يشير كل من التخطيط العام والحيزات العامة المفتوحة - الحيزات التي يمتلك الجمهور الحق في دخولها إلى نفس الشيء، ولكن غالباً ما يمتد التعريف ليشمل جميع الممتلكات العامة مثل المدارس والمكتبات والتي يحدد موقعها من خلال القطاع العام.

في ٢٧ ديسمبر ٢٠٠٢م قامت الصحيفة الفرنسية (لوموند *Le Monde*) في افتتاحيتها بالإشارة إلى أن أي شيء مرئي في الموقع ينبغي أن يكون جزءاً من التخطيط العام من حيث أعمال التصوير الفوتوغرافي. الموقف الذي تتخذه الصحيفة هنا هو أن التخطيط العام يتألف من هذه الأماكن التي يمتلك الجميع حق الدخول إليها، على الرغم من أن هذا الدخول قد يمكن التحكم فيه في بعض الأحيان. ويتألف التخطيط العام من كل من الحيزات الداخلية والخارجية معاً، وتشمل الحيزات الخارجية (الشوارع والميادين والحدائق)، في حين قد تشمل الحيزات الداخلية الأروقة والقاعات الخاصة بمحطات السكك الحديدية والمباني العامة، وغيرها من الحيزات التي يمتلك الجمهور حق الدخول إليها بصفة عامة مثل الحيزات الداخلية لمراكز التسوق.

المشكلة هي أن الطبيعة الخاصة بالعديد من الأماكن "العامة" تتسم بالغموض لأنه على الرغم من أن العامة يمتلكون الحرية نسبياً في الدخول إليها فإنها قيد الملكية الخاصة. وبسبب زيادة التوجه نحو خصخصة المجالات العامة بالمدن (أو توفير القطاع الخاص للفراغات العامة) فإن هذا الغموض من المرجح له أن يستمر. إذا كان التاريخ الماضي يمثل لنا مرشداً من أي نوع فإن المواقف تجاه ما هو خاص وما هو عام سوف تتبع نمطاً دورياً في المستقبل. ونطاق ما يمكن رؤيته عاماً سوف يأخذ في الزيادة والانحسار، وسوف تختلف الحاجة المدركة للتحكم أو عدم التحكم باسم المصلحة العامة وما يتبعها من تصميم تبعاً لتنوع المواقف السياسية.

### عناصر التخطيط العام المادي The Elements of the Physical Public Realm

إن أي بيان لما يشكل مكونات التخطيط العام للأشكال المشيدة من المحتمل أن يتطور مع مرور الوقت. وسوف يعتمد هذا البيان على الموقف السياسي كما يساعد أيضاً في تحديد هذا الموقف. في الثلاثينيات من القرن العشرين قام لوكوربوزييه Le Corbusier بكتابة العناصر الأساسية للتصميم الحضري: (الشمس والسماء والأشجار والصلب والأسمنت) بهذا الترتيب من حيث الأهمية (Le Corbusier, 1934). ومن المؤكد أن الشمس والسماء ذات أهمية في كل مكان وكأنهما تمثلان سلعة يتم المساومة عليها مؤخراً في أعمال التصميم العمراني. ومع ذلك فإن قائمة لوكوربوزييه ليست مفيدة على وجه الخصوص عند التفكير في طبيعة التخطيط العام. وهناك طريقة مثمرة للنظر للتخطيط العام باعتباره مجموعة من مواضع السلوك، وهو مصطلح ابتدعه علماء النفس المهتمين بالبيئة في الستينيات (انظر 1987 Lang).



الشكل رقم (١،١). شارع السادس عشر Sixteenth Street، ديفر، عام ١٩٩٣م.

ويتألف موضع السلوك من أنماط سلوكية ثابتة أو متكررة ، ووسط محيط (نمط عمراني مشيد)، وفترة زمنية ، الوسط المحيط يجب أن يوفر الإمكانية لحدوث سلوك ما ولكن مجرد توفر هذه الإمكانية لا يعني أن سلوكاً ما سوف يحدث ، ما يحدث في الواقع يعتمد على النزعات والدوافع والمعرفة والكفاءات الخاصة بالأشخاص المعنيين ، ولذلك فإن نفس النمط الخاص بتشكيل بنائي معين يمكنه أن يتيح أنماطاً سلوكية مختلفة لأشخاص مختلفين في أزمنة مختلفة من اليوم أو الأسبوع أو العام ، وقد تحدث بعض هذه الأنماط بصورة متكررة يومياً أو حتى على مدار اليوم أو العام في حين قد لا تحدث بعض الأنماط الأخرى إلا في مناسبات خاصة (مثل الاحتفال بالأيام الوطنية).



الشكل رقم (١,٢). طريق أورشارد Orchard Road، سنغافورة، عام ٢٠٠٣م.

يتكون الوسط المحيط من الأرضيات ، والأسطح الخارجية للمباني والعناصر المادية الأخرى ، وكذلك الأشياء التي تحد هذا الوسط وتشكله داخلياً ، وهنا تتنوع المتغيرات وتنوع صفاتها بدرجة أكبر ، ومن الأشياء الهامة للتصميم الحضري هو التابع للبيئة المحيطة أثناء التحرك داخلها ، كذلك وجود أنشطة في الدور الأرضي - أو عدم وجودها - وصفات عناصر الاحتواء بالفراغات. في المشهد الحضري الموضح بالشكل رقم (١,١) و (١,٢) يتألف التخطيط العام المادي من عناصر البيئة المصنعة المحيطة بالفرد.

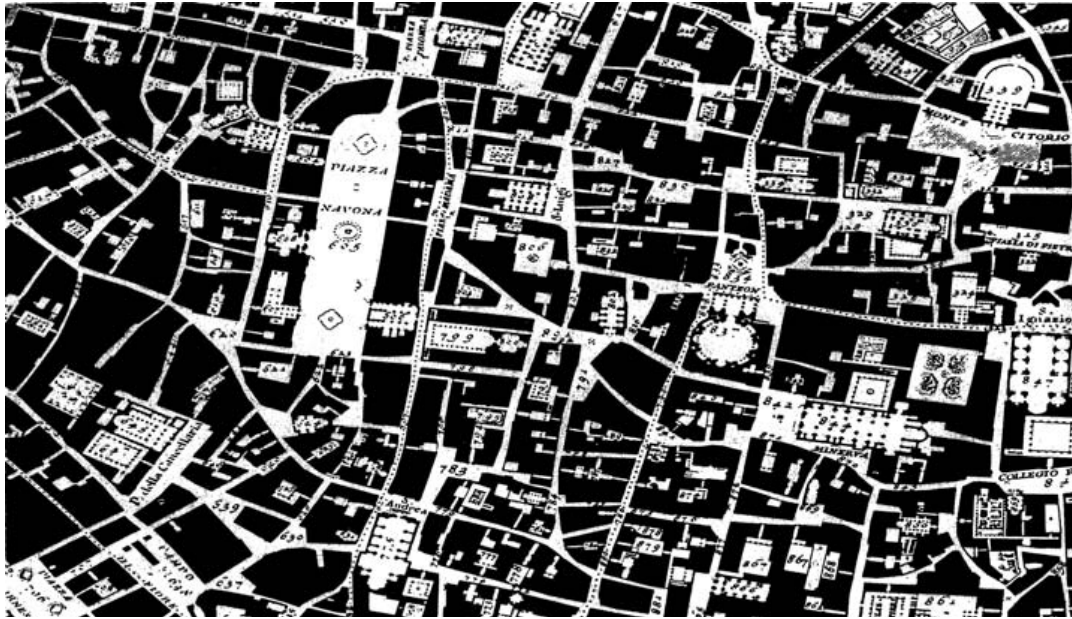
في الشكل رقم (١,٢) يتألف من الميدان ، والأشجار ، وواجهات المباني ، واستعمالات الدور الأرضي ، والمداخل المطلة على الحيزات المفتوحة ، وفي شارع أكثر نموذجية (الشكل رقم ١,٢) فإن العناصر هي نفسها في



الأساس ولكنها تأخذ شكلاً مختلفاً. ولكن إذا كان التصميم العمراني مهتماً بطبيعة التجربة الإنسانية بكاملها فإنه يجب أن يخاطب طبيعة الأنشطة وكذلك الأشخاص العاملين بها على حد سواء، فالمهم هو التهيئة السلوكية والكيفية التي يوفر من خلالها الوسط القدرة على عمل الأنشطة على أن يكون في الوقت ذاته العرض جمالياً.

في عام ١٧٤٨م قام جيامباتيستا نوللي Giambattista Nolli برسم مسقط أفقي لمدينة روما (انظر الشكل رقم ١.٣) ويوضح هذا الشكل الحيز العام للمدينة على مستوى الطابق الأرضي أثناء فترة البابا بنديكت الرابع عشر Benedict XIV. معظم الحيزات الداخلية (الكنايس بالأساس) والأفنية وكان سهل الوصول إليها من قبل العامة. ويوضح الشكل أيضاً مقدار الحيزات المفتوحة التي كانت توجد في المدن في ذلك الوقت. والكثير منها لا يمكن تمييزه عن الشوارع.

وعلى نفس الدرجة من أهمية العلاقات الموضحة بهذا المسقط الأفقي، تأتي طبيعة الواجهات التي تشكل هذه الحيزات، مما صنعت وكيف تم عمل الفتحات بها؟ ما هي الاستخدامات المواجهة للحيز المفتوح؟ كيف تتكرر المداخل على طول الشوارع والميادين؟ ما هي طبيعة الرصف؟ ما هي ارتفاعات المباني المحيطة بالحيز؟ كيف تضاء هذه الحيزات؟ وكيف تصبح ليلاً؟ ما هي أنماط الأنشطة التي تحدث في هذه الحيزات؟ من هم الأشخاص المنخرطون في هذه الأنشطة؟ هذه هي المتغيرات التي تميز مكان عن آخر، مدينة عن أخرى أو مجاورة أو منطقة عن أخرى. ويحدثنا منظور عين الطائر الخاص بحي البنوك في مدينة بومباي و المسقط الأفقي للطابق الأرضي بالكثير عن طبيعة التخطيط العام (انظر الشكل رقم ١.٤). ولكنهما يفصحان بالقليل عن الحياة بهذا المكان، على الرغم من إمكانية التكهن بها، والوظائف المتاحة من خلال النسق تختلف بدرجة كبيرة في Double Bay عنها في مدينة سيدني (انظر الشكل رقم ١.٥).



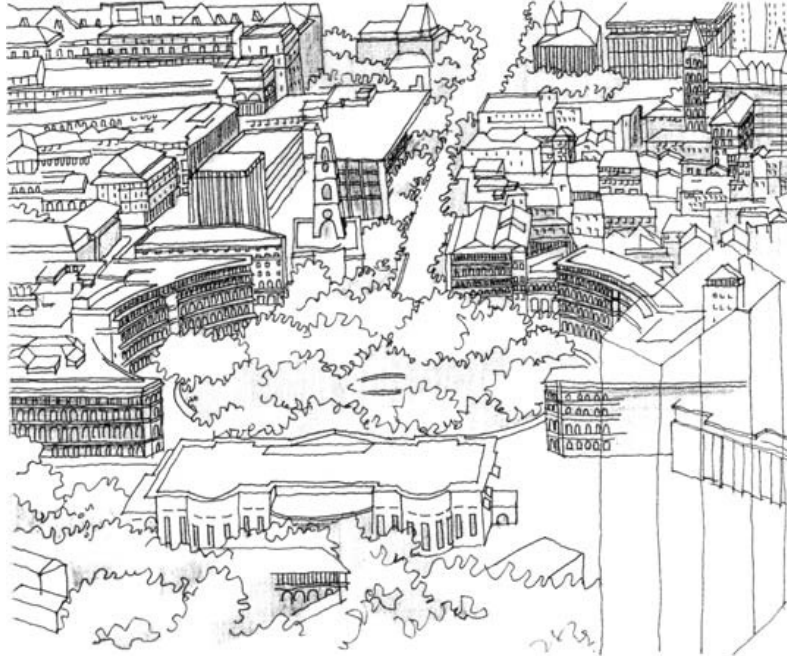
Collection of the author

الشكل رقم (١.٣). خريطة نوللي لمدينة روما، عام ١٧٤٨م.

### وظائف التخطيط العام المادي The Functions of the Physical Public Realm

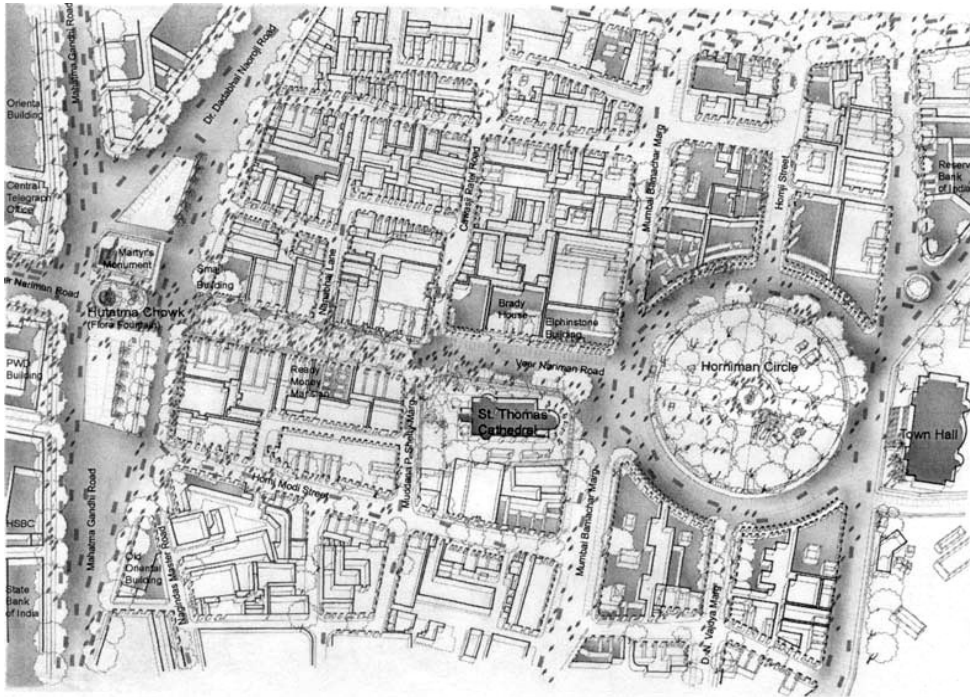
من حيث المفهوم فإن الوظائف المتاحة من خلال البيئة المشيدة لم تتغير على مدار الألفية، الذي تغير هو ما يعتبره مستخدموها وصانعو القرار بها ومصمموها مهماً، ونادراً ما يكون المصممون، على وعي، بتضمن أكثر من مجموعة محدودة من الوظائف المحتملة التي يمكن أن تخدمها البيئة المشيدة في تحليلاتهم وتصميماتهم. العالم بالغ التعقيد آخذاً في الاعتبار كل وظيفة من وظائف التشكيل المبني في نفس الوقت، ويكاد يكون من المؤكد أن تقوم نفس الأنماط الخاصة بالتخطيط العام المادي، سواء كانت عناصر محيطة أو أشياء، بخدمة وظائف مختلفة لأشخاص مختلفين. ويمثل الاستثمار المالي واحدة من الوظائف الرئيسية لعناصر البيئة المشيدة، جميع المصممين يعرفون ذلك جيداً ولكنه نادراً ما يلفظ بوضوح بوصفه وظيفة للمباني في التنظير المعماري، ونادراً ما يكتب عنه النقاد المعماريون.

الكثير من قرارات التنمية الحضرية يتم اتخاذها على أسس مالية، وتمثل المباني بالنسبة للمصارف ومؤسسات الإقراض الأخرى، وبالنسبة لأصحابها استثماراً يرجى تحقيق الربح من ورائه، وتتوقف أهمية التخطيط العام في هذه الحالة فقط على درجة تأثيره على القرارات الاستثمارية. ومع ذلك فإن المطورين العقاريين، طوعية أو تحت إكراه العامة، يستخدمون تمويلاتهم لتحسين جوانب التخطيط العام التي تتأثر بمشروعاتهم أو تؤثر عليها، وقد تستخدم الهيئات العامة الضرائب على الدخل لتحسين التخطيط العام من أجل زيادة قيمة الممتلكات وزيادة تدفق العائدات الضريبية، ومن ثم تستخدم هذه الإيرادات لدعم أنشطة حكومية أخرى. والعمل المهني بالنسبة للمعماريين ومهندسي تنسيق المواقع والنحاتين ليس مجرد وسيلة للدخل، إنما يمثل أيضاً إعلاناً عن أذواقهم ومهاراتهم التي يأملون أن تجني إيرادات إضافية في المستقبل.



Drawing by Yudi Prastowo

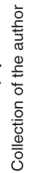
(أ)



Drawing by Oleksandra Babych

(ب)

الشكل رقم (١،٤). ميدان هورنيمان الدائري Horniman Circle ، مومباي عام ٢٠٠٣م. (أ) منظور عين طائر. (ب) مسقط أفقي مقطوع للطابق الأرضي.



(ب)

الشكل رقم (١،٥). دابل باي Double Bay، مدينة سيدني عام ٢٠٠١م. (أ) منظور عين طائر. (ب) مسقط أفقي مقتطع للطابق الأرضي.

في الخلاصة، هناك ثلاثة مقومات جذب أساسية يمكن أن يوفرها الوسط: احتواء الأنشطة، وتوفير المأوى، والعمل كوسيلة عرض لتواصل المعاني، ولذلك فإن الاهتمامات التصميمية تتراوح بين "(١) الجوانب المقيدة الأكثر وضوحاً، و(٢) كيف يتم تنفيذ الأنشطة، و(٣) كيفية مشاركتها في النظم، إلى و(٤) معناها، وأهم جوانبها الكامنة" (Rapoport, 1997). ويمكن فهم هذه الوظائف بأفضل طريقة من خلال نموذج للاحتياجات البشرية، لا جديد في هذا البيان؛ فقد كان محورياً في التفكير المعتدل. ولكن النماذج المتاحة الآن أكثر ثراء من تلك التي كانت موجودة آنذاك.

### الأغراض البشرية ووظائف التخطيط العام Human Purposes and the Functions of the Public Realm

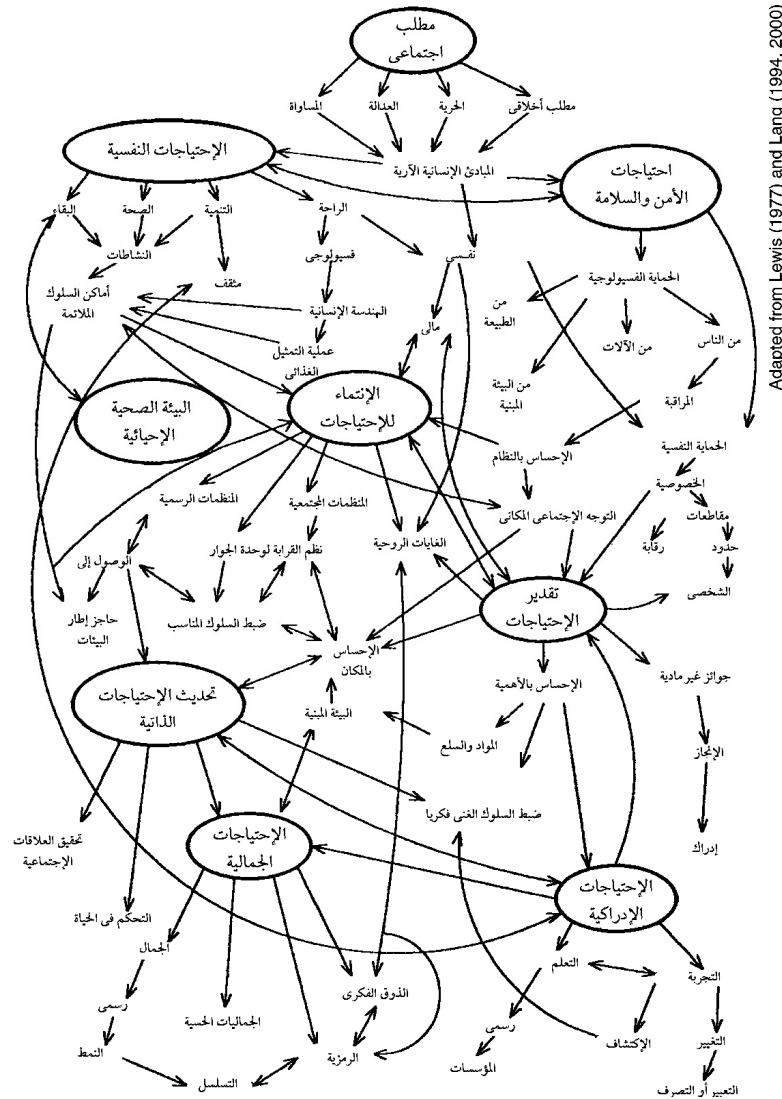
هناك عدد من نماذج الاحتياجات البشرية لا يتسم أحدها بالكمال ولكن ذاك النموذج الذي وضعه إبراهيم ماسلو Abraham Maslow يعتبر الأعلى تقديراً؛ لأنه يبدو أنه يفسر الكثير (Maslow, 1987). فقد اقترح ماسلو أن هناك تسلسلاً هرمياً من الاحتياجات الإنسانية تبدأ من الأكثر أساسية (البقاء) إلى الأكثر تجريدية (الجمال). هذه الاحتياجات تحرك الدوافع على التصرف بطريقة أو بأخرى، كما تكون مصدراً لإلهام الناس (والمجتمعات) إلى امتلاك الأشياء ذات القيمة وإلى التواجد في بيئات ذات خصائص محددة. فقد تنجم هذه الدوافع عن غرائز داخلية لكنها تشكل ثقافياً وغالباً ما توجه الثقافة. وهذه الملاحظة هي أحد الأسباب في أن أنماط التصميم العمراني التي توجد في إطار ثقافة ما ليست قابلة بالضرورة للانتقال إلى الآخرين بنجاح.

ويرد في الشكل رقم (١.٦) نموذج يربط بين التسلسل الهرمي للاحتياجات البشرية الخاص بماسلو وبين وظائف التشكيل الفراغي المشيد، ويحدد هذا النموذج أن كلاً من الاحتياجات وآليات الوفاء والالتزام بها يجب أن ينظر إليها من خلال نظام اجتماعي، وفي التصميم العمراني تمثل الطبقة الشديدة للنظام الاجتماعي من خلال المجتمعات الاستبدادية والديمقراطية. وفي النوع الأول تتمركز القرارات في يد فرد واحد أو مجموعة من الناس؛ أما في النوع الثاني فالقرارات أكثر تنوعاً وعرضة لآراء السكان المعنيين في نهاية المطاف.

وبين الرسم البياني ترابط الآليات (أو أنماط التشكيل المشيد) المعنية بتحقيق الكثير من الاحتياجات. وأهم الاحتياجات الأساسية، وفقاً لرأي ماسلو، هي الفسيولوجية، فالحاجة الأساسية هي الحاجة للبقاء على قيد الحياة، وهو ما يعني أن البيئة يجب أن توفر لنا المأوى، كما يجب أيضاً أن تحمي من الأحداث التي تهدد الحياة. وبعض هذه الأحداث مثل الزلازل، وهي ظاهرة طبيعية، ولكننا نحن البشر قد ابتدعنا ظواهر أخرى. فالإدراك لظهور بعض الأحداث المحتملة يشكل بدرجة كبيرة احتياجاتنا من البيئة المبنية.

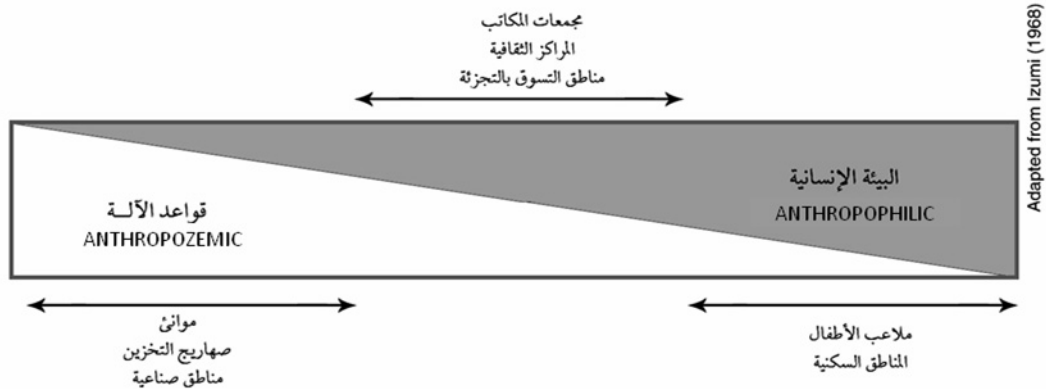
وما إن تتحقق الاحتياجات الفسيولوجية الأساسية على الأقل جزئياً، فإن الناس تتحمس للبحث عن الإحساس بالأمن والأمان، فمن الناحية الفسيولوجية ترتبط احتياجات السلامة والأمن ارتباطاً كبيراً بالحاجة للبقاء

على قيد الحياة، فيتم فصل الطرق لعزل المشاة عن مركبات النقل المتحركة وهي مسألة متكررة في التصميم العمراني، والتعامل مع الجريمة، والآلن الإرهاب، أصبح قيداً على ما يمكننا القيام به للاحتفاء بالمدن. ويشمل إضفاء الشعور النفسي بالأمن عند الناس وأن يحصلوا على مستويات مناسبة من الخصوصية، وأن يكونوا متحكمين في بيئاتهم الاجتماعية.



Adapted from Lewis (1977) and Lang (1994, 2000)

الشكل رقم (١,٦). الاحتياجات الإنسانية ووظائف البيئة المبنية.



الشكل رقم (١,٧) البيئات الآلية والبيئات الإنسانية.

فالناس يتوقعون الخصوصية لكل نمط من أنماط النشاط الذي ينخرطون فيه بصورة فردية أو في جماعات. وتتميز الكثير من هذه التوقعات بالدقة وتعتمد على شخصيات المنخرطين بالنشاط.

كما يبين الرسم البياني أن الآليات الاجتماعية المادية التي يستخدمها الناس لتحقيق الشعور بالذات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتحقيق السلامة والأمن. وكثيراً ما تعتبر البيئة المبنية مؤشراً على الوضع الاجتماعي للناس، إنها بمثابة رمز لمن نكون. وواحدة من المناقشات الجارية حالياً في التصميم العمراني وتتعلق بما إذا كان من الأفضل خلق صور حضرية تشير إلى أماكن محلية محددة، أو خلق صور عالمية والتي تفضلها المؤسسات في الاقتصاد العالمي (قارن على سبيل المثال تصميمات كل من باتري بارك سيتي Battery Park City، وكناري وارف Canary Wharf، ولوجياتسوي Lujiazui، و ساحة باترنوستر Paternoster Square على النحو المبين في الفصل الثامن). وبالنسبة للكثير من الناس فإن تصميم البيئة المشيدة وفقاً للمعتقدات الروحية يلبي أيضاً هذه الاحتياجات. فمن المهم أن ندرك أن البيئة المشيدة العامة والخاصة، هي رمز لمن نكون أو للذي نطمح أن نصبح عليه.

إن أعلى مستوى في التسلسل الهرمي للاحتياجات الأساسية الخاص بماسالو هو تحقيق الذات، وهو أن تكون ما يجب أن تكون عليه. والآثار التصميمية لهذا المستوى من الاحتياجات غير واضحة. ولكن الاحتياجات المعرفية والجمالية تملك آثاراً مترتبة أقرب إلى الفهم؛ فهي واضحة خلال حياتنا. فنحن بحاجة إلى أن نكون قادرين على تعلم كيفية البقاء على قيد الحياة، وكذلك إحراز تقدم في هذه الحياة؛ فالتعلم إذن يتسم بالحضور في تحقيق جميع الاحتياجات الأساسية. والاحتياجات الجمالية لا تتعلق فقط بالمعاني الرمزية للبيئة لأنها تشير إلى الأوضاع الحالية والتطلعات ولكن أيضاً بالنسبة لفهم منطق بعض المصممين، فعلى سبيل المثال، فهم طبيعة الفلسفة التفكيكية deconstruction ورؤيتها تطبق من خلال إنشاء الأشكال المعمارية وتنسيق الموقع (كما هو الحال في تصميم

بارك دي لا فيليت Park de la Villette ، انظر الفصل الخامس) ويحمل المعنى لبعض المراقبين ، ولكن بالنسبة لمعظم الناس فإن ما يرونه ، وليس المنطق وراء إنشائه ، هو المهم.

ونحن البشر لسنا فقط من يملك الاحتياجات ولكن أيضاً العالم البيولوجي لبعض أنواع الكائنات المتحركة الأخرى ضمناً وكذلك غير المتحركة وعلى الرغم من أن النباتات والحيوانات تخدم العديد من الأغراض التي تحدد عالماً صحياً فإن الآلات هي الحاكمة في كثير من الأحيان. وقد قام المعماري الكندي كيوتو إيزومي Kyoto Izumi برسم بياني يميز بين إعدادات الأماكن التي تعطي الأهمية القصوى لمسائل تلبية الدوافع الإنسانية القصوى للبيئة الإنسانية anthropophagic environments وتلك التي تكون بها احتياجات الآلات هي الأكثر أهمية anthropogenic environments (انظر الشكل رقم ١,٧ ؛ Izumi, 1968).

ويجب أن نتذكر أن الآلات تخدم حياة البشر . وهذا الكتاب يهتم أساساً بالنوع الأول (البيئة الإنسانية) من البيئات في تصنيف إيزومي ، فيمكن بالتأكيد اعتبار صهاريج التخزين نوعاً من منتجات التصميم العمراني ولكن تصميمها يندرج بالفعل تحت مجالات الهندسة وعلوم تصميم بيئة العمل (الهندسة الإنسانية).

### المضاعفات والتأثيرات الجانبية: الوظيفة المحفزة لقرارات التصميم العمراني

#### Multiplier and Side Effects: The Catalytic Function of Urban Design Decisions

تشير التأثيرات المضاعفة عموماً إلى الآثار الإيجابية لقرارات استثمارية معينة وأنماط معينة للبيئة المشيدة على محيطها ؛ أما التأثيرات الجانبية فتشير بصفة عامة إلى الآثار السلبية منها. ويهتم التصميم العمراني بالتأثير المحفز الذي يملكه كل منهما على التنمية المستقبلية . وهنا نتساءل.. هل يساهمان في بدء اتجاهات خاصة بسياسات الاستثمار أم لا؟ وهل يؤسسان لجماليات ومواقف جديدة؟ والعديد من دراسات الحالة في هذا الكتاب تبين كيف أن مباني معينة (مثل متحف جوجنهايم Guggenheim في بلباو) ومجمعات بنائية (مثل قصر بايونير Pioneer Place) حققت نجاحاً في هذا الصدد (انظر الفصل السادس).

ويعتبر تحسين نوعية البيئة الحضرية من خلال تغيير أنماط الاستثمار مهمة رئيسية للعديد من التصميمات الحضرية ، ولكن وللأسف فإن بعض النماذج الفكرية للتصميم الحضري قد تم تطبيقها بطريقة غير ملائمة ، وكان لها آثار سلبية غير متوقعة. ومثال على ذلك العديد من الشوارع التي تم تحويلها لحركة المشاة مثل (أوك بارك Oak Park ، إيلينوي ؛ انظر الفصل الخامس). ويمثل أثر البيئة المشيدة على البيئة الطبيعية قلقاً كبيراً لدى العامة في الوقت الحاضر ؛ إلا أنه لم ينعكس بعد في التصميم العمراني على أي نطاق واسع وعلى الرغم من أنه كانت هناك بعض عمليات الاستكشاف الأولية ، فإن النماذج الفكرية المفترض اتباعها من قبل المصممين لا تزال غير واضحة البيان.



وتقوم المباني وغيرها من الأسطح الصلبة بتغيير أنماط الرياح والنسائم المتدفقة من خلال البيئة، والعمليات التي يتم من خلالها تكوين منسوب المياه الجوفية وانعكاس وامتصاص الحرارة وتقوم على وجه الخصوص بخلق جزر الحرارة والتي تغير الأنماط المناخية المحلية. ونحن الآن فقط في بداية الوعي بهذه الأمور في التصميم العمراني، وفي معظم البلدان لم تظهر بعد الإرادة السياسية للتعامل معها، وبالإضافة إلى ذلك فإن العلم لا يزال فقيراً على مستوى العديد من الأبعاد، فعلى سبيل المثال معرفتنا بكيفية تحرك الرياح خلال المدن وتنظيفها من المواد الملوثة في مهدها؛ نحن أفضل حالاً بكثير في التعامل مع قضايا استهلاك الطاقة.

### البعد الثقافي The Cultural Dimension

لقد لاحظ لوكوربوزيه أن "جميع الناس لديهم نفس الاحتياجات"، ولكن الافتراض بأن نماذج تصميم البيئة المشيدة يمكن تخفيضها لعدد من النماذج العالمية ثبت أنه خطأ مكلف. فترتيب الاحتياجات، كما يراها ماسلو، يمكن أن تصل إلى المستوى العالمي ولكن الطرق التي نسعى جاهدين من خلالها للوفاء بهذه الاحتياجات تظهر قدراً كبيراً من التباين. وأنماط النشاط من تلك المتعلقة بالحياة اليومية إلى أكثر المراسم غموضاً، تعتمد على المرحلة الخاصة بدورة حياتنا، ونوع الجنس، والأدوار الاجتماعية ضمن سياقات ثقافية معينة. وما اعتدنا القيام به وما اعتدنا سكناه من بيئات كثيرة ما يشكل ما نسعى إليه في المستقبل. فنحن نتعود على ما نعرفه. والخروج عن المعتاد، وخصوصاً بصورة كبيرة، يمكن أن يكون مرهقاً للغاية. وعلى الرغم من ذلك فالتاريخ حافل بأمثلة من المحاولات الناجحة أحياناً والفاشلة أحياناً أخرى لتغيير وجه المجتمع من خلال تغييرات معمارية وحضرية جذرية.

وليست فقط أنماط النشاط وحدها هي التي تختلف من ثقافة إلى أخرى، ولكن أيضاً مفاهيم الخصوصية والإقليمية والمواقف تجاه الوضع العام والثروة. وفي بعض المجتمعات هناك قدر كبير من الاضطراب الاجتماعي وارتفاع معدلات الجريمة بينما تقل كثيراً في مجتمعات أخرى. فأنماط البيئة، والمواد المصنوعة منها، وألوانها، وأسلوب إضاءتها، كل ذلك يحمل معنى على أساس اتحادات متعلمة. وفي بعض المجتمعات ترميز الوضع من خلال التصميم يلاحظ بسهولة وفي البعض الآخر يكون غاية في الغموض.

وبالنسبة للتصميم الحضري ربما يكون أهم المتغيرات القائمة على الثقافة هو الموقف تجاه الفردية والتعاون، والأماكن الحضرية التي تحظى بكثير من الإعجاب مثل ميدان سان ماركو في البندقية الذي تم بناؤه قطعة بقطعة piece-by-piece على مر القرون من خلال أن كل مطور ومعماري جديد كان على وعي بالتوافق مع ما تم بناؤه بالفعل. فقد كان لديهم ما يسميه المؤرخ المعماري بيتر كوهين Peter Kohane "إحساس بالتذوق". ونفس المواقف كانت هي السمة المميزة للمجتمعات الإسلامية التقليدية التي كانت بها مجموعة من القوانين غير المكتوبة والمستمدة من القرآن تنظم تصميم العناصر الفردية للبيئة، وتضمن تكامل الكل. وهذه المواقف لا تزال مستمرة ولكنها ليست

سمة هامة في المجتمعات التي تقع بها الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب ، والسبب في ظهور التصميم العمراني كمجال للسعي المهني كان البحث عن إجراءات تعاونية من شأنها أن تحسن نوعية مناطق محددة من المدن. فالثقافات تتطور، فهي ليست ساكنة، وفي عصر العولمة، ليس فقط عولمة الاقتصاد، ولكن أيضاً في عولمة المعلومات يتم النظر إلى أنماط مختلفة من التخطيط العام من جانب المسؤولين على أنها مرغوبة رمزياً بسبب ما تروج له وسائل الإعلام العالمية على أنه مرغوب فيه. وغالباً ما تعني الرغبة في صور عالمية للتخطيط العام بالمدن أن العديد من الاحتياجات المحلية وأنماط النشاط يتم تجاوزها في سبيل البحث عن أنماط رمزية عالمية تعزز الصورة الذاتية لدى الناس، وكثير من المهنيين يتلقون تعليمهم، وخاصة في المستوى المتقدم، في مجتمعات غير مجتمعاتهم ويحملون معهم عند الرجوع للوطن الأنماط الملائمة للمجتمعات التي استضافتهم كجزء من إعدادهم الفكري. ويستغرق هؤلاء وقتاً طويلاً لإعادة التكيف لمواجهة احتياجات مجتمعاتهم؛ والبعض لا يتكيف أبداً!

### التخطيط العام لاتخاذ القرارات

#### The Public Realm of Decision-making

تؤسس الالتزامات التي يحملها أفراد المجتمع تجاه بعضهم البعض الأدوار الخاصة بكل من الحكومات والأفراد في تسيير حياتهم. والجدل حول ما هو خاص وما هو عام، وحول ما هي حقوق الفرد مقابل حقوق الجماعة (أيما كان تعريف المصطلح) فهو نقاش مركزي بالنسبة إلى التصميم العمراني، ويدور هذا النقاش حول حقوق أصحاب الملكية الفردية في بناء ما يريدون في مقابل حقوق جيرانهم والمجتمع الأوسع في فرض قيود على هذه الحقوق باسم الصالح العام.

### نطاق الاهتمام الخاص بصنع القرار في القطاع العام

#### The Scope of Concern of Public Sector Decision-making

تختلف التصورات الخاصة بما ينبغي أن يكون محل الاهتمام العام والخاص على مر الزمن. لقد شهد القرن العشرين تدفقاً وانحساراً لدولة الرفاهية. وشهدت أواخر الثمانينيات بداية الثورة الرأسمالية الثانية ومزيداً من التركيز على الفرد وحقوقه الفردية عما سبق من القرن العشرين؛ اعتقاداً بأن حرية العمل الشخصية تعود بالفائدة على الجميع من نواح عدة، وكانت ترجمة هذا الفكر إلى أعمال ناجحة للغاية وخاصة على مستوى التمويل الخاص بالسوق العالمية. ومع ذلك فقد كانت عمليات التغيير تجربة مؤلمة بالنسبة للكثير من الناس، وكان لانتهاج سياسة عدم التدخل في التنمية الحضرية العديد من تكاليف الفرص المرتبطة بها.

"إلى أي مدى ينبغي أن يتدخل صناع القرار بالقطاع العام في عملية تنمية الممتلكات؟" .. "هل ينبغي التدخل فقط للسيطرة على التنمية من أجل ضمان الصحة والسلامة العامة؟ .. أم هل ينبغي التدخل لتعزيز المرافق العامة؟" .. "وبعبارة أخرى.. هل ينبغي أن يكون القطاع العام معنياً باستخدام العصا أو الجزرة أو الاثنين معاً وذلك لتشكيل طبيعة المستوطنات البشرية ومكوناتها؟" "إلى أي مدى يمكن للقطاع العام أن يدعم من خلال التشريعات أو الدعم إجراءات الاستثمار الربحية الخاصة التي ينظر إليها على أنها تقع في مدى الاهتمام العام؟". ففي الولايات المتحدة قامت بعض القضايا المعروضة على المحاكم في الآونة الأخيرة (مثل محكمة جنوب غرب ولاية إيلينوي التي تنظر قضية هيئة التنمية أمام المدينة الوطنية البيئية *Southwestern Illinois Development Authority versus National City Environmental*، ٢٠٠٢م) بتحديد سلطة الحكومات في استخدام قوة المصادرة للحصول على الأراضي التي يتعين أن تباع للاستخدامات الخاصة على الرغم من أن مقومات الراحة للجمهور لأي تطوير قد تكون مفيدة للغاية.

توضح الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب مجموعة واسعة التنوع من الأدوار الخاصة بالحكومة في مجال التنمية العقارية، وفي بعض من هذه الحالات كانت التنمية جزءاً من سياسة وطنية لإعادة توزيع السكان. وتم تنفيذ هذه السياسات عن طريق الاستيلاء على الأراضي، وإنشاء برنامج للتنمية، وتوظيف خدمات مصمم واحد أو مجموعة من المصممين في تنفيذ تصميم مدن كاملة، وفي حالات أخرى كانت عملية التنمية برمتها ممولة بالكامل من قبل القطاع الخاص، وتخضع فقط لمعيار تحديد المناطق *standard zoning controls*. وشملت العديد من مشروعات التنمية الحضرية للقطاعين العام والخاص من الاقتصاد في شراكة وضعت المتطلبات الخاصة بالمخطط، ونظمت عملية تطويره وتمويله، ومن ثم تنفيذه (Frieden and Sagalyn, 1991; Garvin, 1995).

اختلف مدى اهتمام الجمهور بشأن المدن التي يسكنونها (ممثلاً في حق الحكومة في اتخاذ القرارات نيابة عن الجميع) ومع مرور الوقت وفي الآونة الأخيرة وعلى سبيل المثال كان ينظر إليه على أنه دور الحكومة في الاهتمام بصحة كوكب الأرض، ويثير هذا القلق حتماً تساؤلات حول شكل المدن، وسياسات الحد من التلوث وتأثير الانبعاث الحراري للمشروعات الضخمة، واستخدام النسمات لتنقية المدن. ويتطلب التعامل مع جميع هذه القضايا عملاً مجتمعياً؛ كما تتطلب أيضاً التساؤلات الواسعة حول حيوية المدن لإمكانية العيش بها.

كلما أحرز القرن العشرين تقدماً، تدخلت الحكومات أكثر وأكثر في طرق تنمية المدن. فقد قامت السلطات البلدية - على سبيل المثال - بتحديد سياسات استعمالات الأراضي، وتحديد أين وكيف ينبغي إمداد البنية التحتية اللازمة للتنمية، وضمان أمان وصحة المباني. كما قامت أيضاً بالتدخل في تحديد الطبيعة الجمالية للبيئة، من نوعية الشوارع والفراغات العامة إلى مظهر المباني، وفي أثناء استخدامهم لسلطتهم في القيام بذلك كان على السلطات البلدية في الولايات المتحدة على الأقل أن تبرهن على أن أهدافها تقع في نطاق المصلحة العامة وأن الآليات التي

تستخدمها لتحقيق تلك الأهداف دستورية وترتكز على أساس من الأدلة على كفاءتها (انظر *Daubert versus Merrell Kow*, No. 92-102, 1993; and *Dolan versus the City of Taggart*, 1994; Stamps, 1994) وفي جلسة استماع أكثر حداثة (قرار المحكمة العليا للولايات المتحدة في قضية *City of Los Angeles versus Alameda Book*, 2002) فقد ذكر أن بلدية ما "لا يمكن أن تفلت من العقوبة ببيانات أو تفسيرات غير مطابقة للمواصفات". على الرغم من أن هذه القرارات القانونية ليست مطبقة عالمياً ولكنها تقترح ضمناً أن على المصممين البحث عن الأدلة قبل الادعاء بما سوف تصبح عليه نتائج القرارات التصميمية، ومعرفة نتائج الجهود السابقة للتصميم الحضري هو أحد مصادر الأدلة الداعمة.

### الدور شبه العام للمطورين العقاريين The Quasi-public Role of Property Developers

في كثير من الأحيان يلعب رجال الأعمال (أثناء التنمية العقارية واسعة النطاق) دوراً شبه عام في تنمية المدن. وتنطبق هذه الملاحظة بشكل خاص على حقبة الثمانينيات وأكثر على حقبة التسعينيات، وتعتمد المؤسسات العامة الآن بشكل كبير على استثمارات في تطوير التخطيط العام، وفي نفس الوقت هناك مطلب لتنظيم ما يسعى رجال الأعمال بالقطاع الخاص إلى تحقيقه وكيفية السعي لتحقيق ذلك.

إن القطاع الخاص هو الذي يرى فرصاً للاستثمار المربح في مبانٍ أو مجمعات جديدة، ويسعى رجال الأعمال على غرار البنوك التي ترعى أعمالهم إلى تحقيق النجاح المالي لما يقومون به من أعمال، ومن أجل تحقيق ذلك يجب أن يكون هناك بعض الطلب العام على منتجاتهم، وفي الوقت نفسه غالباً ما يكون المطورون في حاجة للتعايش مع عناصر البناء التي يتم إدراكها على أنها من المصلحة العامة ولكنها ليست مربحة كغير ذلك من أنواع التنمية، ويتطلب الأمر أن يقدم القطاع العام حوافز لحث القطاع الخاص على مثل هذه المشاريع الأقل ربحاً (انظر الفصل التاسع).

وينظر مطورو العقارات عموماً للمدينة من حيث الفرص المتاحة لخلق ما اعتادوا بناءه، وعلى سبيل المثال فإن مطور مباني المكاتب سوف يبحث عن فرص لبناء مبانٍ للمكاتب؛ وآخر مهتم بآماكن انتظار السيارات وسوف يبحث عن فرص لبناء مواقف للسيارات، وقليلاً منهم يسألون "ما هي أفضل طريقة للاستفادة من هذا الموقع؟" أو "كيف سوف يحسن هذا البناء منظر المدينة وراحة المشاة؟" فالرؤية السياسية المحافظة ترى أن هذه العملية التي يقوم من خلالها الأفراد "بفعل ما يخصهم" تفيدنا جميعاً، ولا ينبغي التدخل فيها إلا على صعيد الصحة والسلامة فقط.

تختلف مواقف المطورين إلى حد كبير، ولا تمثل كتلة عامة من الفكر، فالبعض منهم يهتم في الأساس بالصالح العام والبعض الآخر ليس كذلك، ومع ذلك فإنهم يشتركون في شيء واحد ألا وهو أن تحقق استثماراتهم ربحاً. فليس بالضرورة أن يكونوا معارضين للرقابة الحكومية على أعمالهم طالما هذه الرقابة لها معنى ولا تعوق

عملهم بطريقة تعسفية. ويملك المطورون تاريخاً في دعم المبادئ التوجيهية للتصميم إذا كان تحسينها سوف يؤدي لضمان نجاح استثماراتهم. ومع ذلك فمعظم القائمين على عمليات التطوير مثل المعمارين يملكون غروراً قوياً. ويريدون عمل الأشياء على طريقتهم.

وتدور هذه الأيام إحدى المناقشات الرئيسة المتعلقة بالتصميم العمراني حول كيفية شمولية مجموعة من الاهتمامات.. ما الذي ينبغي أن يخضع لتحكم العامة وما الذي ينبغي أن يترك لحق الفرد؟ وتختلف الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب إلى حد كبير في الإجابة على هذا السؤال، ويعتمد الكثير على سياق المشروع والأهداف التي يفترض تحقيقها.

### أهداف التصميم العمراني

#### The Objectives of Urban Design

يمكن تحديد عدد من الأهداف العامة في الكتابات الخاصة بالتصميم العمراني، فالبيئة المشيدة ينبغي أن تكون فعالة في الطريقة التي تتعامل بها مع المتغيرات المبنية في الشكل رقم (١.٦)، وينبغي أن يتم تصميمها لتشجع النمو الاقتصادي، وينبغي أيضاً أن توفر شعوراً بالاستمرارية التاريخية لتعزيز الصورة الذاتية للجمهور. وينبغي أن تساعد في الحفاظ على النظام الاجتماعي والأخلاقي للمجتمع ويجب أن يضفي تصميمها شعوراً بالعدالة للجميع لدرجة أن هذه الاهتمامات هي اهتمامات مادية للتصميم (انظر Harvey, 2003).

والهدف الواسع للتصميم العمراني هو توفير الفرص السلوكية والجمالية لجميع مواطني وزائري المدينة أو أحد أحيائها. ويجب أن تكون هذه الفرص متاحة، ولكن ما الذي ينبغي أن تكون عليه هذه الفرص وكيف يتم التعامل مع إمكانية الحصول عليها؟ ومن يقرر مكان السوق؟ والسؤال عن السياسة العامة هو "إلى أي مدى ينبغي أن يتدخل القطاع العام في السوق في مجال توفير فرص لأي مجموعة من الناس؟" ومن ثم "ما مدى الإتاحة التي ينبغي أن تكون عليها هذه الفرص؟" "ولن؟" "هل لمستخدمي الكراسي المتحركة؟".

ثانياً، إذا قبلنا بنموذج ماسلو، فإن هناك حاجة إلى أن يشعر الناس بالراحة في الانخراط في الأنشطة التي يرغبون فيها والتي يعتبرها المجتمع مقبولة. وتملك الراحة أبعاداً فسيولوجية ونفسية على حد سواء. ويقع الاهتمام في طبيعة المناخ المحلي وتوفير الشعور بالأمن والسلامة حيثما يذهب الناس لمتابعة حياتهم. وترتبط السلامة والأمن بالشعور والسيطرة على مستويات الخصوصية الفردية وعلى سلوك الآخرين تجاه الفرد. وما مدى الخصوصية التي نحن على استعداد للتخلي عنها لكي نشعر بالأمان؟ لأننا تحت المراقبة العامة وهناك مخاوف تتعلق بالسلامة تتصل أيضاً بفصل المشاة عن حركة مرور السيارات (الحركة الآلية) وبجودة نوعية الإنشاءات للبيئة المحيطة.

وأحد اهتمامات التصميم هو تحسين الأجواء الخاصة بالروابط (الشوارع والممرات والأرصفة) والأماكن (الساحات والحدائق والأسطح). وترتبط أجواء الأماكن والروابط بتوفير الإحساس بالأمن، فضلاً عن الشعور بالقيمة الذاتية والشعور بكون الفرد جزءاً من مجتمع جدير بالاهتمام. وترتبط الأجواء أيضاً بالصفات الجمالية للمكان، وتصميمه وإضاءته، وبالنشاط التي تجري به، وبالأشخاص المنخرطين بهذه الأنشطة.

لا يتواجد العالم المصطنع في فراغ؛ بل يوجد في المنافذ الأرضية التي شكلها المناخ، والجيولوجيا، والنباتات والحيوانات المرتبطة بالمكان، ومن المؤكد أن أحد أهداف التصميم العمراني هو ضمان عدم تدمير هذا المنفذ. وينصب - أو يجب أن ينصب - الاهتمام على تحسين نوعيته بحيث يؤدي وظيفته بطريقة أفضل كنظام ذاتي الاكتفاء، ويثري في مقابل ذلك التجربة الإنسانية.

### القضايا The Issues

دائماً ما يكون السؤال الأساسي في التصميم العمراني هو "ما الذي يجعل المدينة جيدة؟" ويتم طرح هذا السؤال على الصعيدين العالمي والتفصيلي. "من الذي يجب أن يقرر؟" وبمجرد أن يتم اتخاذ القرارات، يتم طرح سؤال آخر وهو: من الذي ينبغي أن يكون مسئولاً عن تنفيذها؟ "هل المدينة الجيدة هي نتاج مجموعة متكاملة من القرارات الفردية غير المنسقة إلى حد كبير، أم يجب المحاولة" ما هي تكاليف العمل بطريقة أو بأخرى؟". ثانياً، توجد عدة أسئلة أخرى وهي "ما المدى الذي يجب أن تذهب إليه السلطة المسيطرة (عامة أو خاصة) في تعريف المحددات المتعلقة بالغايات والوسائل؟" والنتيجة الطبيعية هي "ما هي الحدود - إن وجدت - والخاصة بحقوق المطورين الفرادى ومعماريهم في بناء ما يشاءون حيثما يشاءون، وكيفما يشاءون؟" "ما الذي يفيد المصلحة العامة؟ وما هو الصالح العام؟" قد يصعب تعريفه، فهو يتمثل في الديمقراطية من خلال المواقف التي يتخذها الساسة ولكنهم بالكاد أطراف غير معنية. فمن المفترض أن يكون الهدف من التصميم هو من أجل رفاهية جميع الأطراف المعنية ولكن في أفضل الأحوال أي تصميم مقترح يجب أن يمثل مصالح أطراف معينة من دون الإضرار بمصالح الآخرين، وسيظل ما يخدم الصالح العام دائماً مثاراً للجدل.

ثالثاً، على الرغم من أنه في عصر البراجماتية المالية يمكن للمرء القول بأن القضية الرئيسة هي الاهتمام بالعائد على رأس المال المستثمر، ففي المجتمعات الرأسمالية يأخذ المطورون العقاريون (القطاع الخاص أو العام) زمام المبادرة أو يدفعون لبناء المدينة قطعة بقطعة، وأحد أهداف التصميم العمراني في الواقع هو ضمان المسؤولية المالية. ويوجد هدف آخر هو تطوير الحوافز والعقوبات من خلال سياسة العصا والجزرة لتطوير المدن بطرق معينة مثل خلق مرافق محددة في مواقع محددة.

رابعاً، كيف يمكن عمل التنمية على مراحل؟ "ومن أين نبدأ؟" وإلى أي مدى سوف تتعطل حياة أولئك الذين يقطنون في المرحلة الأولى من المشروع عند انتقاله إلى مرحلة أخرى من البناء؟ وعلى من تقع مسؤولية ضمان أن تتعطل حياة هؤلاء الناس بأقل قدر ممكن؟".

والهدف من هذا الكتاب - ومن خلال الحالات الدراسية - هو توضيح الكيفية التي تناول بها المعمارون ومهندسو التنسيق الحضري ومخططو المدن هذه المسائل في مشروعات التصميم العمراني من مختلف الأنواع وبالقيام بذلك سيكون من الممكن في نهاية الكتاب (في الفصل الحادي عشر) العودة إلى هذه المناقشة والسؤال "ما هي الاهتمامات التي تم فعلاً التصدي لها في التصميمات الحضرية الخاصة بالخمسين عاماً الماضية والمثلة في هذا الكتاب؟" ومن ثم يوجد سؤال آخر هو "ما الذي سوف تصبح فيه (أو تصل آخر إليه) القضايا في المستقبل؟" وكثير منها ستظل هي التي يتم التصدي لها في الماضي والآن؛ وبعضها سيكون مفاجأة.

### مهن التصميم والتصميم العمراني

#### The Design Professions and Urban Design

تستخدم كل مجالات التصميم البيئي الأساسية الثلاثة مصطلح "التصميم العمراني" لوصف جوانب من أعمالها، ولم تفعل الهندسة المدنية ذلك بعد. على الرغم من أن تصميم البنية التحتية يعد عنصراً أساسياً في عملية التصميم العمراني. وبالنسبة للعديد من الناس فإن التصميم العمراني والتخطيط الحضري هما نفس الشيء، ولكن منتجاتهما تختلف اختلافاً كبيراً (انظر الفصل الرابع). ولكن في كثير من الأحيان يهتم التخطيط الحضري في المقام الأول بتوزيع استخدامات الأراضي المرتبط بشبكات النقل. وقد تم التركيز على التنمية الاقتصادية بغض النظر عن عواقب التصميم المادي. ومع ذلك وفي أفضل الحالات يأخذ تخطيط المدن في الاعتبار البعد الثالث والرابع للمدن بدلاً من السماح لهم بأن يكونوا منتجات جانبية لقرارات أخرى، فإلى حد كبير، نشأ التصميم العمراني كنشاط تصميمي مستقل بسبب إهمال تخطيط المدن للبيئة المشيدة في مداولاته الحضرية المستقبلية.

وتسهم الجودة النوعية للتنسيق الحضري بشكل رئيس في بناء تصورات الصفات النوعية للمدن. فالطابع العمراني للمدينة يعرف بطبيعة شوارعها وميادينها وغيرها من الأماكن المفتوحة من حيث كيفية تشكيلها بعناصر الاحتواء (Goldfinger, 1942). وتعتمد الصحة البيولوجية للمدن على التفاعلات بين ما هو طبيعي وما هو مصنوع، ومع ذلك فقد شارك عدد قليل من مهندسي التنسيق الحضري في التصميم العمراني منذ عصر أولمستيد Olmsted؛ وكان لديهم ميل إلى العزوف عن التعامل مع ما هو أكثر من تصميم الحيزات المفتوحة. وكان اهتمامهم مقصوراً فقط على أنماط مختارة من المنتجات (انظر الفصل الخامس).

ونظر المعماريون بصفتهم معماريين - أيضاً - إلى التصميم العمراني كأنواع محددة من المنتجات مثل : المباني ككتل وليست كصناعة للحيزات (انظر الفصل السادس). ومع ذلك فقد جاءت قيادة تطوير التصميم العمراني كمجال مهني من الممارسين ذوي الاهتمامات الأوسع نطاقاً والمهتمين بتصميم المجمعات من المباني وبما قد تصبح عليه المدن والأحياء ، وقامت بعض أفكارهم ومخططاتهم النظرية على الفكر العقلاني بينما ارتكزت بعضها على ملاحظات تجريبية حول المدن ، ومع ذلك ظل هناك معماريون آخرون على درجة عالية من البراجماتية ولم يعنهم إلا كيفية بدء ومتابعة المشروعات ، وربما مثلت بعض المشروعات المستعجلة هنا نزوة أنانية ولكننا نزعم بأن الأغلب قد تم على أساس من المثالية.

واليوم يوجد جزء من الصعوبة المتعلقة بتحديد نطاق التصميم العمراني وهو أن كل واحدة من المهن تريد الادعاء بامتلاكه ، فالمجتمعات المعمارية تمنح جوائز في التصميم العمراني للمباني ، ويمنحها مهندسو التنسيق الحضري للساحات ، ومخططو المدن لمجموعة واسعة من العناصر ، ويشمل التصميم العمراني مع ذلك جميع هذه المسائل ليس بشكل فردي ولكن في آن واحد ، فهو جهد تعاوني بين القطاعين العام والخاص ، وبين المهن ، وبين الممارسين والباحثين متناولاً العالم ذا الأبعاد الأربعة الذي يقطنه الناس.

### التعليق

#### Commentary

يغطي التصميم العمراني العديد من الأنشطة المهنية المتعلقة بالتصميم. ومن الصعب تحديد السياق ، السياسي والمادي ، الخاص بأعمال التصميم العمراني بدقة ، ويوفر نموذج الأغراض التي يخدمها التخطيط العام والبيئة المشيدة بشكل عام كما هو مبين في الشكل رقم (١.٦) إطاراً للنظر في ماهية المتغيرات التي كانت لها الأهمية في مختلف القضايا التي سيغطيها هذا الكتاب. وكلما كانت المجالات العامة في دراسات الحالات المشمولة هنا أكثر تعدداً في الأغراض - كما يفترض أن تكون - تنوعت سياقاتها ، زاد تعقيد قضايا وعملية صنع القرار وتعددت الجهات المعنية. وكلما أصبح مجتمعاً ما أكثر انفتاحاً وتنوعاً ، زادت المناقشات حول الغايات والوسائل تعقيداً وأصبحت الآراء حول النتائج المتحققة أكثر تنوعاً ، فالعمل التعاوني الذي يتعامل مع اهتمامات التخطيط والتنسيق الحضري والعمارة وكذلك أنواع مختلفة من الهندسة في سياق سياسي متقلب يتسم بالصعوبة ، وغالباً ما يكون مرهقاً للغاية. كان الهدف من هذا الفصل هو تمهيد الساحة لمناقشة مختلف أنواع التنمية الحضرية التي تم تصنيفها تحت عنوان "التصميم العمراني" من قبل شخص أو آخر. ويهدف الفصل التالي إلى عرض إطار لدراسة لمحددات التصميم العمراني ولفهم الآليات المتاحة لصياغة أهداف ووسائل التصميم ، وبالتالي فالهدف منه هو تقديم تصنيف نوعي من أجل فهم مجموعة أعمال التصميم العمراني التي تم إنجازها خلال الخمسين عاماً الماضية ، والتي يجري إنجازها اليوم - موضوع الفصل الثالث.



### عمليات التصميم العمراني وإجراءاته

#### URBAN DESIGN PROCESSES AND PROCEDURES

كثيرٌ من مشاريع التصميم العمراني في جميع أنحاء العالم قد صممت من خلال فكرة في رأس شخص ما لكي تصبح جزءاً مكتملاً من مدينة. والعديد من المقترحات التصميمية بقيت لم تنفذ، والبعض كان ببساطة استكشافات لاحتمالات؛ والكثير كان - على العكس من ذلك - بمثابة مقترحات محددة لمشروعات معينة. وتم تصميم البعض بأسلوب أثبت أنها بدون جدوى، وكان البعض الآخر ضحية للتقلبات السياسية. وبعض المخططات الأخرى تجاهلت ببساطة حقوق مالكي الأرض، إلى جانب عدم إتاحة مصادر التمويل. ولم يتم تنفيذ الكثير بسبب عدم حث مطوري العقارات على المشاركة في بناء هذه المخططات.

ويجري العديد من المطورين بالقطاع العام والخاص مسابقات لتصميم المشروعات، وبدأ العمل في نسبة ملحوظة من الحالات الدراسية المقدمة في هذا الكتاب من خلال هذه المسابقات، وفي تاريخه القصير كان موقع مركز التجارة العالمي World Trade Center موضوعاً لعدد منها. وهناك أمثلة أخرى كثيرة.

وعلى سبيل المثال عقدت اللجنة الشعبية لمدينة هوشي مينه Ho Chi Minh City مسابقة دولية في عام ٢٠٠٣م لتصميم حي مركزي للأعمال CBD جديد للمدينة، وقد كان على المتسابقين مراعاة مرحلية التنمية وليس طريقة تمويلها، وقدم المتسابقون لمسؤولي المدينة مجموعة وفيرة من الأفكار للدراسة. وغالباً في مثل هذه المسابقات ما تخضع الاقتراحات الفائزة للتعديلات الملموسة وذلك لجعلها قابلة للتنفيذ من الناحية المالية.

يعتبر العديد من الممارسين ومهندسي تنسيق المواقع أن مسائل الجدوى المالية لمخططات التصميم العمراني التي يقترحونها تقع خارج اهتماماتهم، وهذا موقف مثير للدهشة لأن الميزانية المتاحة هي عنصر رئيس وأساسي في تصميم المباني والمناظر الخارجية (تنسيق الموقع) وتصبح - على الرغم من ذلك - في كثير من الأحيان مسألة التمويل، وكيفية حث المطورين العقاريين على بناء ما هو مطلوب يعتبر قضية في حد ذاتها عندما يتم إعداد المقترح التصميمي، فالمقترح يعطي شيئاً مفهوماً لأصحاب المصلحة المشاركين stakeholders. ومن المرجح في كل حالة تقريباً أن يتغير التصميم نتيجة لوجود قيود مالية. وقريباً ما يصبح المصمم العمراني الذي يمتلك أي قدرة على الإبداع

منخرطاً في قضايا التمويل وفي تصميم سياسات العصا والجزرة لصياغة التصميمات في اتجاهات معينة ، أما في المجتمعات الاستبدادية فتكون سهولة تنفيذ المخططات العملاقة شرطاً لعمل الفرد لدى الديكتاتور!

### التصميم العمراني في المجتمعات الاستبدادية والديمقراطية

#### Urban Design in Autocratic and Democratic Societies

يكنم الفارق الرئيس بين التصميم العمراني في الدول الاستبدادية و الدول الديمقراطية في أن السلطات المركزية لصنع القرار في المجتمعات الاستبدادية لا تخضع لأي تحكم أو رأي من المواطنين أو ممثلهم . ونتيجة لذلك فإنها تميل إلى أن تكون واسعة النطاق وتلبي أهواء الديكتاتور ، وفي التجديد العمراني يتم المضي قدماً بالمشروعات خلال المناطق القائمة بلا هوادة (على سبيل المثال إعادة تنمية بوخارست تحت حكم تشاوشيسكو Ceausescu ؛ انظر الفصل السابع). وقد وضع البارون جورج يوجين هوسمان Baron Georges-Eugène Haussmann عام ١٨٥٣م في باريس نابليون الثالث النموذج المقتدى به في العصور الحديثة ، ففي النصف الأول من القرن العشرين حظي كل من هتلر Hitler وستالين Stalin وموسوليني Mussolini بمشروعات عملاقة على لوحة الرسم. وشهد الطغاة الآخرون أجزاء من طموحاتهم المتعلقة بتنفيذ التصميم العمراني. ويعطي طريق كونزبليازيون Via della Conciliazione الخاص بموسوليني - وعلى استقامة مع مبان جديدة و٢٨ مسلة - منظرًا بهياً لكنيسة القديس بطرس (انظر الشكل رقم ٢٠١)، كان من الصعب عمل مثل هذه المشاريع في البلدان الديمقراطية نظراً لكمية الهدم المطلوبة بالمدينة لإقامة هذه المشاريع. وشهد مخطط المدينة الجميلة City Beautiful لمدينة فيلادلفيا عنصراً واحداً فقط تم بناؤه وهو متنزه بنجامين فرانكلين Benjamin Franklin Parkway. وكان لابد من اقتطاعه من خلال عدد من الأحياء (Brownlee, 1989).

وكان العديد من مخططات التصميم العمراني خلال الثلث الأوسط من القرن العشرين في كل من البلدان الشمولية والديمقراطية يتعلق بالإسكان (مثل مخططات الإسكان الشعبي في المملكة المتحدة والولايات المتحدة وأوروبا، وبصورة أكثر روعة مشروعات التنمية هائلة الكم في الاتحاد السوفيتي السابق وفي كثير من البلدان الآسيوية). وقد اختلفت أحجامها كثيراً. وقليل من المدن الجديدة ، بالبلدان الديمقراطية عدا مدن الشركات ، وقد تبين أنها تم تنميتها بطريقة مستبدة. بل تتجه إلى أن تكون تجميعاً لأعمال مصممين مختلفين ، أما في البلدان الاشتراكية - مع مركزية السلطة السياسية والإدارية - فقد تم تنفيذ الكثير كماً إن لم يكن كيفاً.



الشكل رقم (٢،١). طريق كونزيليازيون Via della Conciliazione ، روما، عام ١٩٦١م.

### المراجع الرئيسة Major References

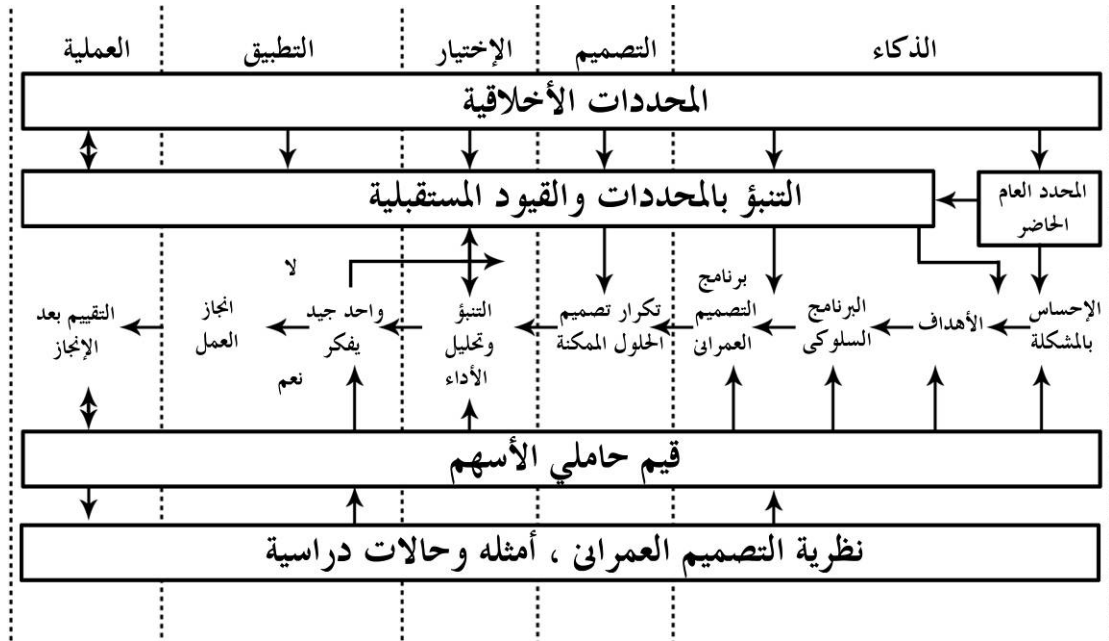
- Benevolo, Leonardo (1980). *The History of the City* [translated by Geoffrey Culverwell]. Cambridge, MA: MIT Press.
- Cavalcanti, Maria de Betânia Ochôa (1992). Totalitarian states and their influence on city form. *Journal of Architectural and Planning Research* 9: 275-86.
- Mazumdar, Sanjoy (2000). Autocratic control and urban design: the case of Tehran, Iran. *Journal of Urban Design* 5 (3): 317-38.

### عملية التصميم العمراني

#### The Urban Designing Process

كان هناك عددٌ من الجهود المبذولة لوضع نموذج وإجراءات لعملية تصميم الحضر، وتقترح معظم النماذج العامة إجراءً منطقياً خطوة بخطوة؛ وينتقل من وضع تصورات للمشكلة إلى تقييم ما بعد التنفيذ للعمل المنجز كما بالشكل رقم (٢،٢). ولكن في حين أن النماذج تضيف بعض الهيكلية على تفكيرنا وعلى تصميمنا لصنع القرارات المناسبة للمهمة المطلوبة، فإن التصميم العمراني من ناحية أخرى لا يحدث بالشكل المتتابع الدقيق الذي تقترحه تلك النماذج فهي عملية حدسية - من طرح الأفكار - واختبارها بشكل تكراري.

فيقوم المشاركون في وضع أي مشروع للتصميم العمراني بمناقشة بعضهم البعض وأنفسهم بينما يقومون بالتكهن بشأن ماهية القضايا وأفضل السبل للتعامل معها. فتصميم الحضر هو عملية جدلية يتعلم المشاركون فيها كلما تقدموا إلى الأمام.



الشكل رقم (٢,٢). نموذج لعملية التصميم العقلانية.

فيتعلمون ما يتعلق بالأهداف والوسائل كما يتصورها الشركاء أصحاب المصلحة Stakeholders المتعددون، ويتعلمون من الأدلة التي يقدمها كل منهم لوجهات نظرهم، ويتخذ المشاركون مواقف تعبر عما يعتقدون أنه في المصلحة العامة فيما يخص التخطيط العام. ويتجادلون حول المتغيرات التي ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار وحول ما يترتب على التصميم الجيد. ويختبر الأفراد تكهناتهم باستخدام منطقهم الخاص المبني على توقعاتهم للنتائج المترتبة على التصميمات المختلفة.

ومن السهل أن نكون ساخرين إزاء من الذي يفوز بالجدل، ولكن المعلومات الجيدة المعتمدة على أساس من المعرفة التجريبية تمثل أداة قوية يمكن أن يستخدمها المصممون، وكذلك سمعتهم (إلا عندما يواجهون استجابةً بالمحكمة). وقد أظهر فرانك جيري Frank Gehry في تصميمه لمبنى دي جي بنك في ميدان باريس في برلين DG Bank building on Pariser Platz in Berlin، أن السمعة تسمح بتنازلات قد لا يحصل عليها المعمارليون ذوو السمعة العالمية الأقل (انظر الفصل الثامن).

ويقترح النموذج العقلاني للتصميم أن عملية التصميم العمراني تبدأ مع إدراك فرصة مناسبة تستحق الاستغلال أو مشكلة ما تستحق التغلب عليها، ووفقاً للنموذج يجب على المصمم أن يبدأ بذهن متفتح. ولكننا جميعاً نملك رؤوساً مليئة بحلول عامة وأمثلة ومعرفة مسبقة تقوم بإرشادنا. ومن المرجح أن جميع المصممين يبدأون التصميم وهم يملكون في أذهانهم ما يشبه الصورة الغامضة لحل ممكن، ويأخذ هذا التصميم في التشكل من خلال سلسلة من المقاربات كلما تقدمت عملية التصميم وكلما توافرت معلومات جديدة. ومعظم - إن لم يكن جميع - الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب لها سوابق أو خليط من السوابق. إلى أي مدى ينبغي أن يعتمد

المصممون على السوابق؟ (انظر Rowe, 1983). إن حالات الدراسة والحلول العامة الجيدة هي بالتأكيد مفيدة في فهم المشاكل التي تتطلب اهتماماً في حالات محددة وفي إيجاد حلول لها على حد سواء، ولكن العالم يتغير ومن ثم فإن ابتكار حلول عامة جديدة هي مهمة جدية بالاهتمام، على عاتق من تقع مسؤولية فعل ذلك؟ ففي الماضي كانت الحلول نتاجاً لرؤى الممارسين وأصحاب البصيرة، المهنيين وعامة الناس، وعلماء الاجتماع والفنانين والنماذج المستقبلية بحاجة إلى أن تكون محددة الثقافة والمناخ، ويمكن تعلم الكثير من الصفات العامة للحالات الدراسية.

هناك تشابهات كبيرة بين عمليات صنع القرار المستخدمة في جميع الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب. ويشمل أي تصميم للحضر الخطوات الأساسية الخاصة بالبت في التعامل مع موقف ما، ووضع برنامج موجز للبناء، وإيجاد التمويل، ورؤية هذا البرنامج حتى الانتهاء، والذي يختلف هو كيفية معالجة العملية برمتها والطريقة التي نفذت بها كل خطوة. من الذي يسيطر؟ ومن يفعل ماذا؟

وهناك أربعة أنواع عامة من أعمال التصميم العمراني التي تختلف في الإجراءات المتبعة و/أو درجة التحكم التي يملكها المصمم - كفرد أو كفريق واحد - في خلق المنتج وهي على النحو التالي:

١ - التصميم العمراني الكلي Total urban design، حيث يكون المصمم العمراني جزءاً من فريق التنمية الذي يحمل على عاتقه تنفيذ مخطط ما من بدايته إلى نهايته.

٢ - التصميم العمراني كقطعة واحدة All-of-a-piece urban design، حيث يضع فريق التصميم العمراني مخططاً عاماً master plan ويحدد المعايير التي يعمل من خلالها عدد من المطورين على عناصر من مجمل المشروع.

٣ - التصميم العمراني قطعة بقطعة Piece-by-piece urban design، والذي تطبق من خلاله سياسات وقوانين عامة على منطقة ما من المدينة من أجل توجيه التنمية في اتجاهات معينة.

٤ - التصميم العمراني بالتركيب Plug-in urban design، حيث يكون الهدف من التصميم هو عمل البنية التحتية حتى يمكن للتنمية اللاحقة أن توصل بها، أو أن يتم بدلاً من ذلك توصيل عنصر جديد من عناصر البنية التحتية بالنسيج العمراني القائم من أجل تعزيز مستوى الراحة الخاص بموقع ما كعامل محفز للتنمية.

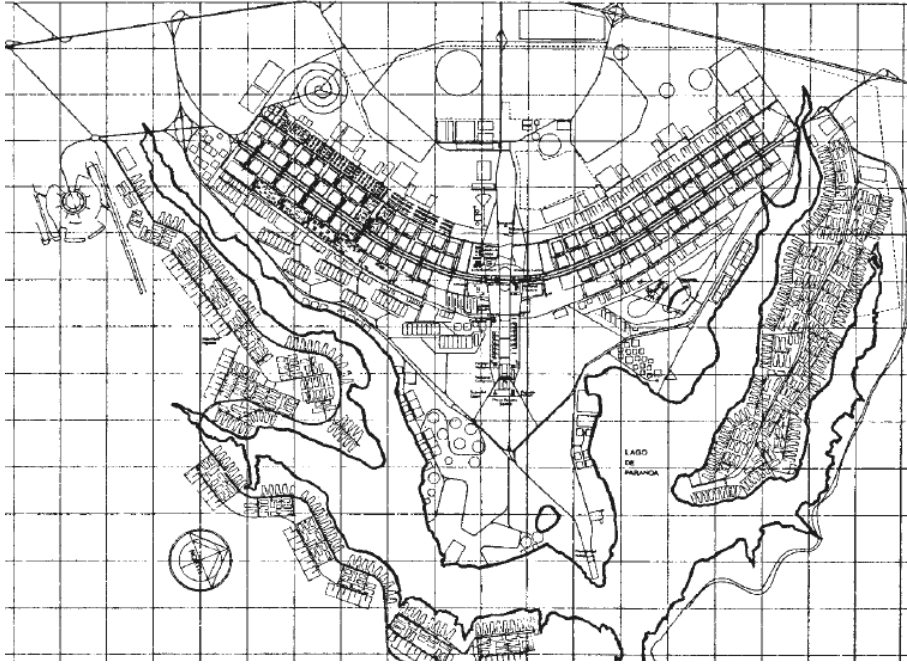
ويتسم الخط الفاصل بين هذه الفئات بعدم الوضوح. وعلى الرغم من أن النوعين الأولين التصميم العمراني الكلي والتصميم العمراني كقطعة واحدة يمثلان تاريخياً جوهر أعمال التصميم العمراني، فإن هذا الكتاب يعتبر كل هذه الفئات الأربع أيضاً كذلك؛ وذلك لأنها تركز على الأبعاد الأربعة للبيئة المشيدة وتتطلب الإجراءات التعاونية الخاصة بكل مجالات التصميم.

### التصميم العمراني الكلي Total Urban Design

يعتبر التصميم العمراني الكلي حقاً بمثابة تجميع لمجموعة كبيرة (في المساحة الجغرافية أو عدد المباني) من الأعمال المعمارية وأعمال التنسيق العمراني ويشمل تصميم كل من المجال العام والمباني التي تحدده. ويتولى فريق من العاملين كوحدة واحدة القيام بالتنمية الشاملة والتحكم التصميمي، ويقوم هذا الفريق بتصميم البنية التحتية وكذا المباني بوصفها وحدة واحدة. ومن ثم يتم استكمال الكثير من تفاصيل التصميم من قبل مهندسي النقل والمعماريين ومهندسي التنسيق العمراني الذين يشكلون جزءاً من الفريق. ويحدث النقاش حول الأهداف والوسائل داخل هذا الفريق. ويعتبر التصميم العمراني الكلي في أذهان الكثيرين هو القاعدة بالنسبة لممارسة التصميم العمراني. ولكنه نادراً ما يكون كذلك.

ويمكن بسهولة تصنيف بعض مشروعات التصميم العمراني الرئيسية التي تمت في مختلف أنحاء العالم تحت هذه الفئة من التصميم العمراني المجمع. وتختلف هذه المشروعات في الحجم من المدن الجديدة إلى الأحياء إلى تصميم الساحات وغيرها من الفراغات العمرانية المفتوحة، وربما تكون مدينة برازيليا - على النحو المبين في الفصل السابع - هي الأشهر بين هذه التصميمات العمرانية (انظر الشكل رقم ٢.٣) والعديد من المدن الجديدة التي بنيت في الاتحاد السوفيتي بين عامي ١٩٥٠ - ١٩٨٠م تتماثل في طابعها، ومدن الشركات العديدة في مختلف أنحاء العالم هي أمثلة أخرى للتصميم العمراني المجمع المتكامل. فمدن الشركات كلها "مجتمعات اشتراكية" من البداية على الرغم من أنها قد تحول إلى مدن كالتى تكون بها السيطرة في أيدي السكان أنفسهم بدلاً من أن تملكها سلطة واحدة - الشركة (Gottschalk, 1975)، فالمجتمعات الاشتراكية هي استبدادية بطبيعتها حتى عندما تكون في أكثر البلدان ديمقراطية.

تتعامل معظم التصميمات العمرانية المعلقة مع أجزاء أو مقاطعات (أحياء) من المدن بدلاً من المدن ككل. ويمثل كلٌّ من مجمع العاصمة Capital Complex (انظر الفصل السابع) وكتل مركز المدينة city centre superblock في مدينة شانديجار Chandigarh (انظر الشكل رقم ٢.٤) اثنين من أشهر الأمثلة؛ وقد أعطي لوكوربوزيه كامل الحرية في تصميمهما. وخلال الخمسين سنة الماضية تم تصميم وتنمية الكثير من المقاطعات بالمدن من قبل منظمة واحدة ولكن لم تتعد التنمية في حجمها أكثر من ثلاث أو أربع كتل بنائية متلاصقة blocks تقليدية إلا نادراً، وعلى النقيض من ذلك فالعديد من الضواحي العقارية الواسعة التي بدأها المطورون في مختلف أنحاء العالم هي تصميمات حضرية كلية، وفي كثير من البلدان الاشتراكية تم تطوير وتصميم وبناء مثل هذه التصميمات من قبل إدارات الأشغال العامة Public Works Departments أو ما يعادلها.



Source: Gosling and Maitland (1976)

الشكل رقم (٢,٣). المسقط الأفقي لمدينة برازيليا.



الشكل رقم (٢,٤). مركز المدينة، شانديجار Chandigarh في عام ١٩٩٦م.

وفي الدول الرأسمالية تم ذلك أيضاً ولكن من خلال القطاع الخاص ، فكانت بعض أعمال التنمية الممولة كبيرة في الحجم تغطي العديد من الكيلومترات المربعة وكثيراً ما انتهى بها الحال إلى أن تصبح مملعة بصرياً وسلوكياً! ويجب توخي الحذر عند التفكير بشأن التصميم العمراني الكلي باعتباره فعلياً يقع بالكامل تحت سيطرة التكهّن المبدئي. وفي إطار اقتصاد السوق بالمجتمعات الديمقراطية نادراً ما يكون لدى فريق التنمية مطلق الحرية للتصرف كما يشاء ، فالنوع السائد من المشروعات جزء لا يتجزأ من المناطق الجغرافية التي يفرض سكانها بعض

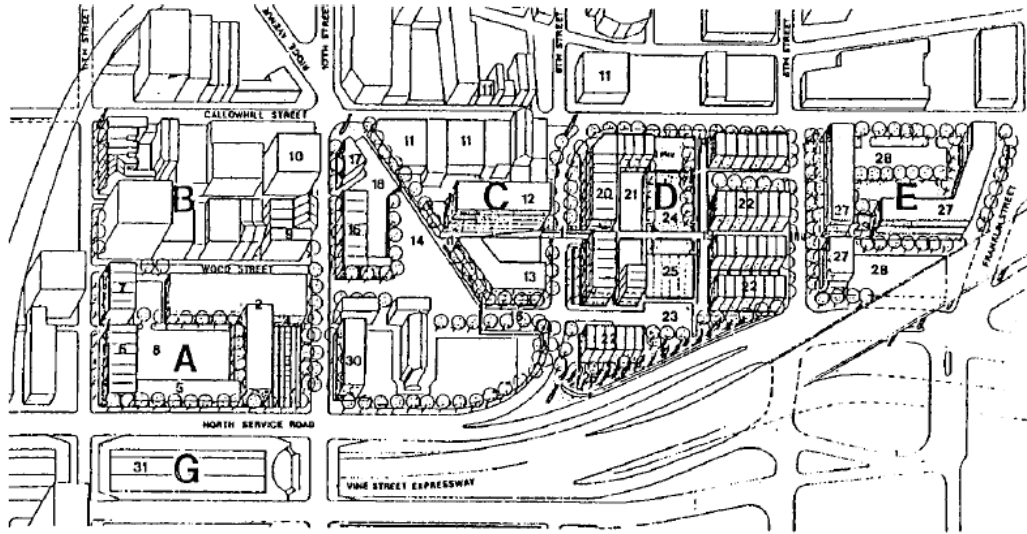
السيطرة على ما يمكن حدوثه، سواء من خلال انتخاب ممثلين للعمل نيابة عنهم أو عن طريق العمل الاجتماعي المباشر. وبالإضافة إلى ذلك فإن أي مشروع يجب أن يتم في إطار قوانين البلد. وعلى الرغم من ذلك فهناك أمثلة كثيرة تم فيها تخفيف بعض القوانين لأسباب سياسية. وتعتبر حديقة رالي Raleigh Park في مدينة سيدني مثلاً على ذلك (انظر الفصل السابع).

يختلف الوضع في المجتمعات الشمولية فأثناء إعادة تطوير مدينة بوخارست خلال السبعينيات قام الرئيس نيكول تشاوسسكو بالقيام بفعل ما أراده (انظر الفصل السابع). وبعد انتهاء فترة حكمه كانت قوى السوق هي الحاكمة، وأيضاً كان الحاكم الشمولي هو المسئول عن تنمية مدينة ياموسوكرو Yamoussoukro، العاصمة الجديدة لساحل العاج، ومستقبل هذه المدينة مفتوح للتساؤل؛ فجميع التقارير تشير إلى أنها فارغة وغير مستعملة وغير محبة. وربما تدب فيها الحياة مستقبلاً.

#### التصميم العمراني كقطعة واحدة Urban Design All-of-a-piece

تتميز العديد من مشروعات إعادة التطوير العمراني وتنمية الضواحي باتساعها الكبير مما يجعل المطورين الفرادى (كل فرد على حدة) ومسانديهم عاجزين عن تمويلها بمفردهم، وفي حالات أخرى تتميز أنماط ملكية الأرض بعشوائية التقسيم مما يجعل من المستحيل على مطور واحد معالجة جميع المواقع بطريقة منسقة من الناحية القانونية أو الإدارية. وفي هذه الحالات يقوم فريق استشاري بعمل تصميم توضيحي ثلاثي الأبعاد (أو مخطط عام أو خطة تصورية) للتنمية بكاملها. ومن ثم يتم تقسيم أجزاء المخطط على مطورين مختلفين والمصممين التابعين لهم؛ وذلك من أجل التمويل والتصميم. والمخطط الموضح بالشكل رقم (٢.٥) ينطوي على أكثر من ٣٠ تنمية فرعية. والصعوبة في تمويل العديد من هذه المشاريع تعني أن فترة البناء يمكن أن تمتد إلى ثلاثة أو أربعة عقود، وهذه المشروعات قد بدأ الشروع في إنشائها عام ١٩٨٩ م وبحلول عام ٢٠٠٠ م تم فقط بناء ما بين ٢٠-٢٢ من المثال. في مثل هذه المشروعات يمكن أن يقوم المطور الرئيس - عام أو خاص - ببناء مجمل أو معظم البنية الأساسية، أو بدلاً من ذلك قد يقوم جميع المطورين الثانويين بتوفير تلك العناصر التي تتصل بمخططاتهم أو المساهمة في تكاليف البناء.





Courtesy of ERG Inc., Philadelphia

الشكل رقم (٢,٥) الحي الصيني الشمالي ، فيلادلفيا : اقتراح للتنمية، ١٩٩٠م.

بمجرد الموافقة على الفكرة التصميمية Conceptual Design الموضوعية من قبل المخطط الرئيس، يتم تطوير برنامج ومجموعة من المبادئ الإرشادية لكل كتلة بنائية متلاصقة سيتم بناؤها على يد مطور ثانوي (انظر الشكل رقم ٨,١ الخاص بمثال منطقة الفنون بدالاس Dallas Arts District). ومن ثم فإن بعض المراجعات للتصميم والإجراءات الشاملة المتعلقة بإدارة التنمية والبناء يجب أن تتم من أجل إدارة التنمية برمتها بالتوازي مع عملية إدارة المشروع عند اكتماله. وفي بعض الحالات تقوم لجنة مراجعة واحدة برئاسة جميع أعمال التنمية في المدينة، وفي حالات أخرى تكلف لجنة المراجعة بالإشراف على مشروع واحد. والمشاكل في التنفيذ ناتجة، إما بخصوص تمويل المشاريع وإما بخصوص تحقيق أهداف المشروع وفقاً لتقييم العملاء أو لجنة المراجعة، ويؤدي ذلك إلى إعادة تصميم المخطط العام. وقد تختلف النتيجة النهائية كثيراً عن التصميم الأصلي (انظر على سبيل المثال باتري بارك سيتي Battery Park City، أو تشارلز سنتر Charles Center، أو ميدان بوتسدام Potsdamer Platz؛ الوارد وصفها جميعاً بالفصل الثامن).

وتتبع عملية التصميم العمراني كل قطعة على حدة مجموعة من الخطوات تقترب من تلك المبينة بالشكل رقم (٢,٦). فيقوم مطور رئيس بالقطاع العام أو الخاص، ببدء المشروع عن طريق حيازة الأرض وبعد ذلك يقرر ما سيتم بناؤه (أو العكس) إما بالنظر إلى الطلب في الأسواق المحلية وإما بالنظر إلى بعض الافتراضات بما يخدم المصلحة العامة. وقد يتخلى بعض المطورين من القطاع الخاص عن الربح في سبيل السعي إلى تحقيق أهداف المصلحة العامة ولكن بشكل عام فإن وكالة حكومية هي من تضع أجندة المصلحة العامة لأي مشروع، والمطور العقاري الموجود بالقطاع العام أو الخاص هو الذي يستأجر خدمات المصمم العمراني -فرد أو فريق- لوضع تصميم مبدئي ولتطوير ملخص التصميم، وفي المجتمعات الديمقراطية هذه العملية يستفاد منها ويعصف بها من خلال مجموعة كاملة من المصالح العامة والخاصة.



### التصميم العمراني قطعة بقطعة Piece-by-piece Urban Design

تملك جميع المدن تصميمًا. ويأتي هذا التصميم إلى الوجود عن طريق آلاف القرارات التصميمية الفردية ضمن إطار من قرارات استثمار رأس المال وفي حدود القانون، وإذا كانت التصميمات العمرانية المضمنة تميل إلى أن تكون مؤلفة من مشروعات معمارية واسعة النطاق، فإن التصميم العمراني قطعة بقطعة يميل إلى أن يكون تخطيطاً للمدن. وبينما يعتمد التصميم العمراني قطعة بقطعة على الحي أو المجاورة السكنية، فإنه على النقيض من التصميم العمراني كقطعة واحدة لا يعتمد على قاعدة موقع بموقع أو منزل بمنزل. وتنطوي العملية أولاً على تحديد الأهداف الخاصة بالمنطقة ومن ثم تطوير/تصميم السياسات لتحقيقها. وإنشاء الأهداف هو عمل سياسي بالدرجة الأولى، ولكنه في كثير من الأحيان يبنى على أساس تصورات المصلحة العامة. وفور قبول الأهداف فإن الخطوة التالية هي تصميم ووضع الحوافز والضوابط - سياسة العصي والجزر - لتحقيق هذه الأهداف.

ربما من بين أشهر الأمثلة على التصميم العمراني قطعة بقطعة هي تلك الخاصة بنيويورك في الستينيات والسبعينيات (Barnett, 1973, 2003)، حيث تم إعطاء المطورين الحوافز في مناطق محددة لبناء منشآت معينة (انظر الفصل التاسع) في حي المسرح Theater District كان الهدف هو ضم مسارح جديدة حول برودواي Broadway في وقت واحد عندما كان وجود المسارح مهدداً بالخطر من قبل الفرص المتاحة للمطورين لبناء أنماط أكثر جلباً للربح من المباني، وسمح لهم بالبناء على أكثر من مجموع مسطحات الطوابق التي تسمح بها قوانين تحديد المناطق المحلية القائمة من أجل تحقيق المصلحة العامة المستوحاة من تعدد المسارح، وكثيراً من المدن قد قامت بتطبيق إجراءات مماثلة للحصول على مجموعة واسعة من أنواع المباني و/أو المرافق من دور الحضانة إلى إسكان ذوي الدخل المنخفض في الأحياء التي لا يرى المطورون العقاريون في بنائها عائداً مالياً.

### التصميم العمراني بالتركيب Plug-in Urban Design

يشير التصميم العمراني بالتركيب إلى تصميم وتنفيذ مشروع بنية تحتية من أجل الحصول على رد فعل محفز، وهناك نوعان من مشروعات التصميم العمراني بالتركيب. النوع الأول يشمل عادة توفير البنية التحتية لأحد أحياء أو ضواحي المدينة، وقد بيعت المواقع التي يمكن للمطورين المستقلين أن يقيموا عليها المباني، أما النوع الثاني فيشمل توصيل البنية التحتية إلى النسيج العمراني القائم من أجل تعزيز قيمتها من حيث المقومات. وفي بعض الأحيان تخضع عملية بناء البنية التحتية إلى التحكم الشديد خاصة نسيج المدينة أو ضواحيها. ويتم تحديد استخدامات المباني والمبادئ الإرشادية للتصميم ليتبعها كل مطور. وفي هذه الحالة فإن العملية تمثل حقاً البديل للتصميم العمراني كقطعة واحدة، وفي حالات أخرى فإن أولئك المطورين العقاريين الذين يوصلون

مشروعاتهم بالبنية التحتية التي تم توفيرها يملكون الحرية في الاستجابة للسوق كما يريدون. والمفترض في هذه الحالة أن السوق يعرف بطريقة أفضل ما الذي يقع تحت الطلب، وبالتالي ما هو الأنسب لبنائه.

أما النوع الثاني من التصميم العمراني بالتركيب فيشير إلى الحالة التي تكون فيها عناصر البنية التحتية موصلة بمدينة قائمة على أمل دفع أعمال تنمية جديدة أو توفير بعض مقومات الراحة العامة. وقد تكون عناصر البنية التحتية من الروابط أو الأماكن أو المباني التي توفر استخدامات خاصة من شأنها أن تمتلك أثراً محفزاً على أعمال التنمية العقارية المحيطة (Attoe and Logan, 1989). بدأ نظام الطريق المعلقة skyway في مينيابوليس Minneapolis بهذه الطريقة ولكنه، كما تم شرحه في الفصل العاشر، أصبح تقريباً جزءاً لا يتجزأ من أي تنمية في مركز المدينة.

### التمويل

#### Financing

تتأثر جميع التصميمات العمرانية بالتمويل المتاح؛ فيجب على شخص ما تسديد الفاتورة. وهناك جانبان رئيسان لتمويل المشاريع: (١) تكاليف رأس المال، و(٢) تكاليف التشغيل فور الانتهاء من بنائها. وغالباً ما ينسى الجانب الثاني في غمرة التسرع لإقامة المباني أو الحيزات أو الأماكن العامة التي أقيمت من أجلها والأسئلة الأساسية هي: من أين يأتي المال؟ ومن يدفع، ومقابل ماذا؟ ومن ثم فإن السؤال يكون: ما هي تكلفة النقود؟ ومعدلات الفائدة تؤثر على قرارات تصميمية.

تعتمد صلاحية أي اقتراح على توافر الاعتماد المالي. وهناك مصدران للتمويل. المصدر الأول هو القطاع العام من خلال عائدات الضرائب، وكذا القطاع الخاص من خلال الأموال المتاحة للاقتراض بفائدة. ويأتي الاعتماد المالي في البلدان الاشتراكية أساساً من الحكومة، أما في البلدان الرأسمالية فإن تمويل المشاريع يأتي في بعض الأحيان من الضرائب وأحياناً أخرى عن طريق الاقتراض، وعادة ما تكون خليطاً من الاثنين، وتقوم كل مجموعة مشاركة في مشروع من مشروعات التنمية بالتفاوض على أساس تصوراتها عن العدالة اللازم تحقيقها والضمانات المالية التي يجلبها. وفي المجتمعات الشمولية يجعل تركز السلطة التمويل أكثر سهولة.

وعموماً كان من السهل على الحكومات جمع الأموال وذلك لأن ائتمانها مبني على أساس قدرتها على زيادة الإيرادات من الضرائب المستقبلية، ومع ذلك فكثير من المدن تمتلك اقتصاداً غير مستقر. وينبغي على مطوري القطاع الخاص جمع الأموال على أساس كل مشروع على حدة وطلب القروض ذات أدنى معدل للفائدة، وأقل قدر مطلوب من العدالة، والدعم الحكومي الأمثل من وجهة نظرهم. ويتخذ هذا الدعم أشكالاً عدة، منها تحمل تكاليف تنمية البنية التحتية، وكذا ضمان التمويل العقاري، أو تأجير أجزاء من المشروع، أو هيكلة برنامج تجاري

مجمع. وعلى العكس من ذلك يمكن للقطاع الخاص دعم الاستثمارات الحكومية من خلال بناء أجزاء من البنية التحتية.

تتطلب مخططات التصميم العمراني الكبيرة مبالغ كثيرة وكثير من الاستثمار يجب أن يتم قبل الحصول على أي عائد مالي. توجه هذه النفقات الأولية إلى شراء الأراضي، وتخطيط التنمية، وتطوير البنية الأساسية، وتحديد مواقع التنمية، وكتابة الخطوط الإرشادية لتصميم المباني، ومفاوضات بيع الأراضي، واستعراض مقترحات التنمية التفصيلية. وبالتالي فإن تقسيم التنمية العمرانية إلى مراحل ضروري وذلك لأن تنمية البنية التحتية السابقة لو أنها يمكن أن تكون مكلفة. في المقابل، فإن تأجيلها يحمل المطور تكلفة إضافية ويضيع على المجتمع عائدات ضريبية محتملة. وقد توقفت مشروعات كبرى خلال فترات الصعوبات المالية. ولم يتم استئناف البناء إلا من خلال تغييرات في الظروف الاقتصادية أو ضخ تمويل جديد من الإنفاق العام للدولة، أو تغيير في البرنامج أو ضوابط التصميم. والحالات الدراسية هنا متخمة بالأمثلة.

وقد كانت الاستثمارات العامة في البنية الأساسية بمثابة عامل محفز لكثير من أعمال التنمية الهامة. كما أدى فشل هذه الاستثمارات المتوقعة إلى أزمات مالية في العديد من المشاريع (مثل كناري وارف Canary Wharf، انظر الفصل الثامن). هناك أيضاً العديد من المخططات حيث تم تنفيذ البنية التحتية ولكن لم ير القطاع الخاص أي مكسب في بناء المكونات الأخرى للمشروع (مثلاً بينز لاندج Penn's Landing في فيلادلفيا لا تزال متوقفة مع بنيتها التحتية القائمة لأكثر من ٢٠ عاماً حتى الآن). واليوم جفت كثير من مصادر التمويل العامة في العديد من البلدان الرأسمالية ويطلب من القطاع الخاص تقديم الدعم اللازم لتنمية المجال العام في مقابل السماح له ببناء ما يريده. والحوافز المقدمة للقطاع الخاص من أجل أخذ هذا الدور غالباً ما تكون أعلى بكثير في الاقتصاديات الآخذة في النمو من تلك التي هي في حالة ركود أو انخفاض.

يتنافس أو يتعاون مطورو العقارات العامة والخاصة على حد سواء في إطار "شبكة غير مرئية" من القوانين ومجموعة القواعد والخطوط الإرشادية للتصميم (Lai, 1988). فهم يجب أن يروا الثمار التي يمكن أن تعود عليهم من خلال المضي قدماً في مقترح التصميم العمراني. يجب أن يطلب أحد ما هذا المنتج المباع؛ ولا بد أن يكون هناك سوق له.

### السوق The Market

لا يمضي أي مشروع قدماً في المجتمعات الرأسمالية من دون أن تكون هناك ثمة صورة لتسويقه، إنه يحتاج أن يكون قابلاً للبيع، وتتكون السوق اللازمة لدعم أي مشروع وجعله ممكناً في نظر المطور من السكان الساعين لحياة

العقارات والخدمات الأخرى، وقدرتهم الشرائية، فبالنسبة إلى جميع أنواع مخططات التصميم العمراني التي يمكن أخذها في الاعتبار يكون السؤال هو: هل السوق كبير بما يكفي لدعمه؟ بما أن الكل باستثناء اثنتين من الدراسات الواردة في هذا الكتاب تم تنفيذها إلى حد كبير، فإن الإجابة في جميع الحالات هي أن السوق كان كذلك في مخيلة شخص ما. هناك بعض المخططات التي تقوم على أبحاث السوق وهناك البعض يعتمد على المشاعر الحدسية والبعض الآخر يعتمد ببساطة على الآمال. ومع ذلك فهناك عدد من مشروعات التصميم العمراني في مختلف أنحاء العالم غير مأهولة إلى حد كبير بسبب تحديد السوق بطريقة خاطئة. ربما الأشهر هو مونج تونج ثاني Muong Thong Thani في بانكوك (انظر Marshall, 2003).

يملك القطاع العام والخاص تصورات مختلفة ولكن متداخلة للسوق؛ فالأول يفكر بلغة عائدات الضرائب المستقبلية، والأخير بلغة تصورات الطلب الحالي أو المستقبلي، ويهتم القطاع الخاص بالقوة الشرائية والدخل الصافي للمستثمرين المحتملين عند اتخاذ قرار بشأن البرامج المختلطة، وقد يتدخل القطاع العام من حيث تصورات المصلحة العامة، بصورة مثالية، نيابة عن احتياجات هؤلاء الناس الذين لا يحظون باهتمام القطاع الخاص.

والسوق وقيمه ليسا ثابتين؛ فالاتجاهات تتغير وبالتالي فإن التصميمات المضمنة المجزأة والتي تتطور على مدى فترات طويلة من الزمن كثيراً ما تخضع لتغييرات كبيرة ليس فقط في المرافق المقدمة ولكن أيضاً في الصفات الجمالية من أجل أن تكون مواكبة للعصر. والسوق ينقسم إلى أجزاء كثيرة من حيث الثقافة، ومرحلة من دورة الحياة، والوضع الاجتماعي والاقتصادي للأفراد الذين يشكلونه. وقد كان كل مشروع من مشروعات التصميم العمراني الموصوفة في هذا الكتاب موجهاً إلى قطاع معين من السوق. فكل مطور عقاري يشعر بالارتياح في استهداف قطاع واحد بدلاً من الآخر. وواحد من أسئلة التصميم العمراني هو: كيف يمكن تشكيل أعمال التنمية بحيث يوفر مطورو القطاع الخاص مرافق المصلحة العامة عندما يكون السوق غير قادر على دعمها؟

### الضوابط والحوافز

#### Controls and Incentives

يقوم عدد من الآليات القانونية المستخدمة في تخطيط المدن بتشكيل البيئة العمرانية المشيدة. ويعتبر تقسيم المناطق Zoning - غالباً ما يطلق عليه تنظيم استعمال الأراضي land-use regulation - خير مثال على ذلك. السياسات الضريبية مثال آخر، وتتطلب معظم قوانين تقسيم المناطق الفصل بين الأنشطة باسم المصلحة العامة في مجال الصحة العامة والراحة وغيرها من المتغيرات.

كثير من هذه المراسيم يجري حالياً إعادة صياغتها لتشجيع اندماج الاستخدامات التي تدعم بعضها بعضاً. كما يستخدم تقسيم المناطق أيضاً لتحديد: طول وحجم المباني، واستخدامات المباني، واحتياجات مواقف السيارات، والارتدادات (أم لا) المطلوبة من الشارع، وفي الغالب، مواد البناء. ومع ذلك فإنه يستخدم عموماً لتحديد استعمالات الأراضي على مستوى كتلة بأخرى من المباني. وتنطبق فئات تقسيم المناطق عامة على مناطق من المدن تحدها الشوارع لتخلق ما يسمى "بكتل المخططين" "planners blocks". فهي ليست كتل الحياة، وعموماً ينبغي على مصممي الحضرة الاهتمام بما يحدث على جانبي الشارع، فالشوارع هي خطوط الاتصال والالتحام الخاصة بالحياة العمرانية.

وما يحد من تقسيم المناطق باعتباره أداة تصميمية هو أنه لا يتعامل بفعالية إزاء خلق ضوابط السلوكيات والعروض الجمالية، فبشكل عام نجد أن دوائر البلديات المختصة لا تُعنى بأمر السلوكيات تجاه تخطيط المناطق وتكتفي بتحديد موقع بموقع. ولكن جودة المجال العام تعتمد على مثل هذه التفاصيل. إن استخدام تقسيم المناطق بالتعاون مع الدوائر الخاصة والحوافز يمكن، مع ذلك، أن ينجز الكثير.

### سياسة العصي والجزر في التصميم العمراني Carrots and Sticks in Urban Design

استخدمت كل من الحوافز والمثبطات على نطاق واسع لتشكيل المدن وغالباً ما تشكل جزءاً من التصميم العمراني قطعة بقطعة لهيكله أحياء المدينة في اتجاهات معينة (انظر الفصل التاسع). تشمل الحوافز الإعانات أو الدعم المالي بشكل أو بآخر، وتنطوي العصي على مقاييس وتدابير عقابية مادية، بشكل مباشر أو غير مباشر. وكثير من المجموعات الرقابية في التصميم العمراني تمتلك عناصر تحفيزية وعقابية على حد سواء وتعمل في وقت واحد بغية الحصول على مخططات متوافقة مع الأهداف التصورية للتصميم. ما هو قانوني يعتمد إلى حد كبير على النظام السياسي الذي تجري من خلاله الأعمال العامة. ولا يمكن أن تعمل هذه المجموعات الرقابية - مهما كانت قانونية - ضد قوى السوق؛ بل يجب أن تعمل معها.

### الجزر Carrots

يشجع كثير من "الجزر" المطورين على فعل ما من شأنه أن يكون غير مرغوب القيام به بما فيها استخدام رموز تقسيم المناطق، وقد تم استخدام مخططات استخدام الأراضي ورموز تقسيم المناطق تقليدياً لتجنب الآثار السلبية للتنمية. ومن ثم فإن الأسئلة التي طرحت في حالات مثل التي سبق ذكرها بنيويورك كانت: "هل يمكن أن تستخدم هذه الأدوات لتشكيل المدن لتحقيق الغايات المنشودة؟ وهل يمكن وضع حوافز لتشجيع التنمية على اتخاذ اتجاه محدد وتقديم مرافق معينة مرغوب فيها وتقع في الصالح العام ولكنها ليست مربحة بالنسبة للمطورين كالبنا لا استخدامات أخرى؟"

وهناك عدد من الحوافز الممكنة المتاحة لتشكيل ودعم أهداف التصميم العمراني. تم ذكر الإعانات الحكومية ؛ وهناك أنواع أخرى من "الجزر" ، فالحوافز المتعلقة بمساحات الطوابق عادة ما تسمح للمطور بجني مزيد من الأرباح عن طريق بناء مبنى أطول أو أكثر ضخامة من الذي تسمح به قوانين تحديد المناطق zoning ordinance في مقابل تضمين بعض وسائل الراحة غير المرجحة أو قليلة الربحية في التنمية المقترحة . ينطوي حافز تصميمي كهذا على مقايضة بين الحصول على التسهيل المطلوب وبين حصول المارة (والنباتات) على قدر أقل من التعرض للسماء على مستوى الأرض.

ويعتبر نقل حقوق التنمية من موقع لآخر أداة أخرى تستخدم لحماية مبانٍ ومناطق معينة جديدة بالحفاظ على طابعها الحالي لكنها تقع في موقع يملك فيه مطور عقاري الحق القانوني في تطويره بطريقة مختلفة. والحافز هو توفير الحقوق القانونية المذكورة أعلاه للمطور في موقع آخر مع شراء حقوق التنمية في الموقع الأصلي بأقل من القيمة السوقية.

وتحتل جميع الحوافز من أجل مساعدة مطوري العقارات في التمويل بشكل أو بآخر ، وخفض الضرائب أحد هذه الأشكال ، و شكل آخر يستخدم في تلبية غايات التصميم العمراني يتم من خلال تمويل الزيادة الضريبية ، وهذا ليس بالأسلوب القانوني في معظم البلدان ، ولكنه متاح في عدد من الولايات بالولايات المتحدة. فقد تم تمكينه في كاليفورنيا عام ١٩٦٢م من خلال تعديل دستور الولاية. ويتيح هذا التعديل للمطورين العقاريين العاملين في المقاطعات التي تملك خطة مدعومة من قبل مواطنيها الاستفادة المباشرة من الزيادة في الضرائب العقارية التي يجنونها بسبب التحسينات التي نفذوها بالمنطقة ، وتستثمر هذه الزيادة في الإيرادات الضريبية في المزيد من التحسين أو المحافظة على المنطقة بشكل جيد. ومن ثم يمكن تمويل هذا الإطار التنسيق - خطة التنمية والضوابط - لاستمرار التنمية بالمنطقة من القطاع العام (انظر وصف جليندال Glendale في الفصل الثامن).

### العصي Sticks

هناك العديد من العقوبات المحددة التي يمكن أن يستخدمها المصمم العمراني لتشكيل التنمية ، وكثيراً ما يسبب استخدامها صعوبة ما لم يتم دعمها بأدلة تقنع المحاكم العامة أو المحاكم الإدارية بأنها مبررة. وأحد العقوبات الرئيسة لتنفيذ مشروع ما هي التكلفة المالية لذلك مقارنة بالعائدات المتوقعة. يمكن لهذه العصي أن تأخذ شكل الزيادة الضريبية ، وتبطئ عملية الموافقة على المشاريع التي لا تمثل لمبادئ التصميم التوجيهية ، على سبيل المثال ، ودفع الرسوم بشكل مباشر.



تكتظ العديد من مراكز المدن بسائقي السيارات ، وتكمن الاستجابة المثلى في عمل طرق أوسع والإكثار من الشوارع ذات الاتجاه الواحد وزيادة مرافق مواقف السيارات أو تحسين شبكات النقل الجماعي. لكن في سنغافورة ولندن يتم تطبيق بديل لا ينطوي على أي تصميم فراغي ، وإنما يتطلب دفع رسوم مباشرة. فيتم تحصيل رسوم من الأفراد مقابل القيادة داخل حي الأعمال والتجارة المركزي ، ففي مدينة لندن كانت الحركة المرورية تنتقل بسرعة ١٦ كم/ساعة (١٠ ميل/ساعة). وفي أوائل عام ٢٠٠٣م ، تم فرض ضريبة على استخدام الطريق بقيمة خمسة جنيهات في محاولة لحث الناس على استخدام الحافلات الخاصة بمنطقة العاصمة ومetro الأنفاق القديم. كان الهدف هو تخفيض أوقات الرحلات داخل المدينة بنسبة ٢٠-٣٠٪. وتشير التقارير إلى أن هذا الإجراء كان ناجحاً جزئياً على الأقل.

وقد استخدم تكتيك مختلف في بيليفو Bellevue بالقرب من سياتل Seattle لتشجيع العاملين في المنطقة المركزية من المدينة لاستخدام نظام الحافلة (انظر الفصل التاسع). تمثل هذا التكتيك في جعل وقوف السيارات أكثر صعوبة. فتم تخفيض عدد أماكن وقوف السيارات اللازمة لكل ١٠٠٠ قدم مربع من التنمية الجديدة في المنطقة مما ساهم في رفع تكاليف وقوف السيارات. وفي الوقت نفسه تم تحسين خدمات الحافلات. الزيادة في حركة الركاب يمكن ملاحظتها إلا أن بعض المنظمات قد اختارت عدم الإقامة في بيليفو Bellevue بسبب تكاليف وقوف السيارات. وتم النظر لهذه المقايضة من جانب كل من المواطنين والمسؤولين في المدينة بصفتها مقايضة مجدية.



الشكل رقم (٢،٨). مركز مترو، بيشيدا (Metro Center, Bethesda) بميريلاند، في عام ١٩٩٣م.

مثال آخر ، كثيراً ما يطعن فيه بالمحكمة ، وهو استعمال نظام التأجيل للنشاط ، نظام التأجيل يعني إيقاف للتنمية لفترة ما ويمكن أن يستخدم هذا النظام من أجل:

١- عمل وقفة بينما يتم وضع خطة للتنسيق.

٢- وقف التنمية عندما تكون عواقب التنمية سلبية.

٣- تحويل النمو من منطقة إلى أخرى (عندما يكون هناك طلب على النمو).

تطبيق نظام التأجيل يمكن أن يكون له تأثير مباشر على التصميم العمراني، وخصوصاً عند إنشاء برنامج البناء وتنفيذ المشاريع. في بيتسدا بولاية ميريلاند (Bethesda, Maryland) استخدمت سلسلة من نظم التأجيلات لنقل التنمية المحتملة في المناطق النائية إلى قلب المدينة حيث تم بناء محطة على شبكة مترو واشنطن. ومشروع مركز مترو بيتسدا MetroCenter (انظر الشكل رقم ٢.٨) هو مخطط ضخم للنقل/البناء/التصميم العمراني، اعتمد بصورة كبيرة على اثنين من قرارات نظام التأجيل للبناء خارج وسط المدينة. واعتمد الأساس القانوني على التنبؤ بأن التنمية المتفرقة سوف تغرق شبكة الطرق في الضاحية بكثافة مروية تفوق سعته وقدرتها على التصدي لها. وقد شجع نظام التأجيل على مواصلة التنمية في قلب المدينة كمركز قوي مرتبط بمحطة المترو. وتم ضمان جودة التنمية من خلال استخدام الخطوط الإرشادية للتصميم وعملية مراجعة قوية.

ونظام التأجيل يتطلب لتحقيقه بيانات وافية عن الآثار السلبية المحتملة للتنمية. وقد قامت مقاطعة ناسو Nassau في نيويورك بنجاح في فرض نظام التأجيل على النمو العمراني إلى حين الانتهاء من حل مشكلة زيادة ملوحة مخزونها من المياه الجوفية. وعلى الرغم من ذلك فإن تأجيلاً قد فرض على التنمية التجارية لما يزيد على ١٠,٠٠٠ قدم مربع في ولنوت جريك Walnut Creek، بولاية كاليفورنيا حين علاج مشاكل الاختناقات المرورية، ومع ذلك، تم الاعتراض عليه في المحاكم لتضاربه مع المخطط العام (شركة ليشر للاتصالات، مقابل مدينة ولنوت جريك، المحكمة العليا، كونترا كوستا، ١٩٨٦ م) (Lesher Communications, Inc. versus City of Walnut Creek, Contra Costa Supreme Court, 1986). لكن استخدام نظام التأجيل في الولايات المتحدة تلقى دفعة كبيرة في عام ٢٠٠٢م عندما أيدت المحكمة العليا استخدامه دون الحاجة إلى تعويض أولئك الذين تم تأخير مقترحاتهم التنموية (مجلس محافظة تاهو، شركة سيرا مقابل وكالة التخطيط الإقليمي بتاهو، ٢٣ أبريل ٢٠٠٢ م) (Tahoe-Sierra Preservation Council, Inc. versus Tahoe Regional Planning Agency, 23 April 2002) (Lucero and Soule, 2002).

### مراجعة التصميم Design Review

في وجهة نظر بعض المراقبين يكمن النشاط الإبداعي في العملية التصميمية ليس في تصميم البرنامج ولا في تصميم المبنى أو المجمع، بل في تقييم المخططات المحتملة. ويعتبر تمييز واختيار التصميمات الجيدة، وخاصة الخارجة عن المألوف، عملاً يحمل قدراً كبيراً من المخاطرة، وهناك العديد من الأمثلة على مخططات حائزة على جوائز تحولت إلى أمثلة فاشلة من حيث حياة الناس، ويشمل تقييم التصميمات على الآتي:

١- توقع السياق المستقبلي الذي سيعمل فيه المخطط جمالياً وسلوكياً.

٢- التنبؤ بكيفية عمل المخطط في المستقبل.

٣- تقييم أداء المخطط في مقابل المخططات الأخرى الممكنة.

ومع ذلك فإن المستقبل غير معروف على الرغم من أننا يمكننا عمل توقعات معقولة تستند إلى معلومات سليمة عن الاتجاهات السائدة في المجتمع. لكن، هل يجب علينا أن "نلعب بأمان" أم "نسعى للكسر"؟

ففي بعض الأماكن تجري عملية مراجعة التصميم بطريقة ذاتية بحتة، وفي أماكن أخرى باستخدام نظام تسجيل متاح للاطلاع. في الحالة الثانية يتم ترجيح الأهداف، مع التسليم بأن بعض الأهداف أكثر أهمية من غيرها. ويتم تقييم كل جانب من جوانب التصميم عددياً بناءً على آراء الخبراء من حيث الأهداف المعلنة لتطوير موقع ما. وعلى الرغم من أن هذه العملية قد تكون شديدة الشفافية إلا أنها تلقت انتقادات كثيرة نظراً لذاتية التقييم على كل بعد من أبعاد التصميم، إلا أن هذا الانفتاح يقدم التطوير مع وجود فهم لمنطق عملية المراجعة وما هو المقصود أن يكون في المصلحة العامة، وما هو ليس كذلك.

وقد تلقت هيئة تخطيط باتري بارك سيتي Battery Park City بنيويورك ٢٧ مقترحاً من المطورين العقاريين لبناء قصر ريكتور Rector Place في مدينة باتري بارك (انظر الفصل الثامن). والسؤال المطروح كان: كيف يتم تقييم كل مقترح؟ بعض المتغيرات مثل العائد المالي للمدينة في صورة الإيرادات الضريبية يمكن تقييمها بدرجة معقولة من الدقة. لكن بعض الأبعاد الأخرى للتصميم مثل "لياقة السياق" أو "الطابع العمراني" ليست كذلك. ومع ذلك يكون تحديدها عملياً في مجموعة من الخطوط الإرشادية للتصميم كما كانت في حالة قصر ريكتور، وسواء اتفقنا مع التعريف الموضح في الخطوط الإرشادية أم لا فإن تصميم ما لمبنى يمكن تقييمه بشكل موضوعي من خلال لائحة مراجعة في مقابل متطلبات المبادئ التوجيهية. فعندما تكون المعايير معرفة بحدّة أقل تقوم بطاقة تسجيل مثل تلك المستخدمة في بيشيدا بولاية ميريلاند للمشاريع التي تشكل جزءاً من مجمع مركز مترو بيشيدا على الأقل باستعراض تفكير مراجعي تصميم (انظر الشكل رقم ٢.٩).

مسجل	اسم المشروع	أ- سياق										ب- الملاءمة				ج- التأثير				د- الإدارة		هـ- المصلحة العامة		و- الإجمالي	
		١- ممرات خارجية من البنية التحتية	٢- ممرات على أرض خاصة	٣- ممرات لائقة عامة	٤- ممرات تسقيع التوزيع	٥- استعمالات المرافق	٦- تشييد المبنى	٧- ممرات أخرى	٨- كحل البان	٩- الكثافة الداخلية	١٠- التوجيه	١١- الجودة البنية	١٢- ممرات أخرى	١٣- جودة البنية	١٤- ممرات أخرى	١٥- ممرات أخرى	١٦- ممرات أخرى	١٧- ممرات أخرى	١٨- ممرات أخرى	١٩- ممرات أخرى	٢٠- ممرات أخرى	٢١- ممرات أخرى	٢٢- ممرات أخرى	٢٣- ممرات أخرى	٢٤- ممرات أخرى
١	ساحة حديقة (شيفي تشاس)	٨	٧	٧	٤	١	٢	٦	٤	٢	٤	١	٢	٢	١	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢
٢	مبنى الإدارة الرئيسي لمنظمة (ارتري)	٩	٧	٧	٤	١	٢	٦	٤	٢	٤	١	٢	٢	١	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢
٣	٧٤٧٤ طريق وسكونسين (Wisconsin)	٩	١	٢	٥	٦	١	١	١	٥	٤	٤	٥	٤	٥	٤	٤	٤	٤	٤	٤	٤	٤	٤	٤
٤	مبنى الجيت واي (Gateway)	٩	٨	٧	٣	٣	٢	٢	٢	٨	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣
٥	٤٦٠٠ الطريق الشرقي الغربي السريع	٩	٢	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٩	٩	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥
٦	مجمع المحركات (Community Motors)	٦	٥	٥	٧	٥	٦	٦	٧	٩	٦	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥
٧	مبنى فرانكلين س. سلسبوري	٩	٤	٩	٢	٥	٨	٥	٥	٩	٧	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦	٦
٨	فندق أير رايتس (Air Rights)	٥	٩	٦	٨	٥	٥	٥	٥	٩	٧	٨	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧
٩	ودمنت (Woodmont) للحقوق الجوية	٩	٦	٤	٦	٨	٧	٧	٧	٩	٩	٨	٧	٧	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨
	الإجمالي	٧٣	٤٣	٤٢	٤١	٤٤	٤٢	٤٢	٤٢	٦٨	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥

الشكل رقم (٢.٩). بطاقة تسجيل خاصة بتقييم المشروعات المحتملة، بيشيدا، ميريلاند.

في كثير من السلطات القضائية التخطيطية في جميع أنحاء العالم تكون سياسات التصميم وضوابطه ضعيفة الارتباط أو أنها تغفل مسائل هامة ، ونتيجة لذلك تصبح مراجعة مقترحات التنمية والتصميمات مبهمة. فكلما كانت السياسات والخطوط الإرشادية للتصميم أوضح أصبح اختيار أفضل مخطط من ضمن البدائل المتاحة أكثر منطقية ، ويجب أن تستند الخطوط الإرشادية إلى دليل وفائها بالغايات المطلوبة من أجل الصمود أمام التحديات في المحاكم (Stamps, 1994).

وتختلف قوة مجالس مراجعة التصميم في تدعيم الخطوط الإرشادية والضوابط التصميمية الأخرى ، فعلى أحد طرفي النقيض تمتلك هذه المجالس الحق المطلق في النقض (الفيتو) ، وعلى الطرف الآخر يمكنها فقط تقديم الاقتراحات ، ففي الولايات القضائية التي يوجد بها طلب على التنمية يحتل أن تكون السلطة الممنوحة لمجالس مراجعة التصميم أكثر مما تكون عليه في أماكن تستنجد بأي أحد ليقوم بتنمية أي شيء. و في المجتمعات الرأسمالية حيث يكون المطور هو شركة خاصة تتعاقد على الأعمال مع مطورين عقاريين آخرين أو تباع أراضي للتطوير من قبل الآخرين ، قد تكون قوة مجلس مراجعة الشركة مطلقة. على سبيل المثال في المدينة الجديدة لاس كولينا Las Colinas خارج دالاس في تكساس ، فإن رابطة المدينة هي مجموعة شبه حكومية مسؤولة عن الإشراف على الجودة النوعية لجميع الأعمال المنفذة بالمدينة الجديدة. وكان لديها حق النقض (الفيتو) على الاقتراحات كما فعل فريق الإشراف على تطوير مركز دنفر التكنولوجي (انظر الفصل الثامن).

### التعليق

#### Commentary

جميع التصميمات العمرانية تشكل في نهاية المطاف ليس فقط من خلال الأفكار التصميمية ولكن أيضاً من خلال قرارات القطاع العام وخاصةً التسويقية ومصادر التمويل ، ويرجع التغيير في طبيعة منتجات التصميم العمراني منذ بداية التسعينيات ليس فقط إلى التغيرات في أيديولوجيات التصميم العمراني وإنما أيضاً إلى التغير في أسواق رأس المال. وتنقل الاستثمارات المالية حالياً على الصعيد الدولي ، فكثير من أعمال التنمية في الولايات المتحدة تمول من مصادر بريطانية وكندية ؛ وقد وظفت مؤسسات آسيوية استثمارات ضخمة في أستراليا وكندا والولايات المتحدة ؛ والكثير من أعمال التنمية الأخيرة في فيتنام (مثل جنوب سايجون) قد جاءت من تايوان. ولا يزال الاعتماد على المصادر المحلية موجوداً ولكن الممولين يبحثون عن فرص الاستثمار على الصعيد الدولي ، كما أن المهندسين المعماريين يعملون أيضاً على الصعيد الدولي. ولم يبد لا الممارسين أو مصادر الاستثمار اهتماماً كبيراً بالحساسيات المحلية (Able, 2000; Olds, 2001). هذا الموقف يفسر لماذا أصبح عدد كبير من المشاريع (مثل

لوجياتسوي Lujiazui، شانغهاي، انظر الفصل الثامن) الآن يتسم بالواقعية المالية في التصميم، وذو طابع عالمي في عمارته.

وتتسم مجموعة الآليات المتاحة للموظفين العموميين والمصممين العمرانيين بهدف تشكيل الضوابط السلوكية والصفات الجمالية التي ييغون تحقيقها من خلال مخططات معنية بالعمومية بشكل عام ولكنها تخضع للقوانين المحلية والسوابق القانونية، وتختلف إرادة واستعداد الوكالات العامة المكلفة بحماية المصلحة العامة للقيام بذلك من مكان إلى آخر أيضاً، كما يختلف مستوى الفساد ورغبة الهيئات الحكومية والمحاكم في تدعيم القوانين والخطوط الإرشادية للتصميم. وتتراوح الحالات الدراسية المقدمة في هذا الكتاب من تلك الموجودة في المجتمعات الشمولية إلى تلك التابعة لسياسة عدم التدخل. كل منها يجب أن ينظر إليه داخل السياق السياسي والاجتماعي الخاص بها.



### تصنيف نوعي متطور لمشروعات التصميم العمراني

#### AN EVOLVING TYPOLOGY OF URBAN DESIGN PROJECTS

يشمل التصميم العمراني التدخل الواعي، (كبيراً كان أم صغيراً)، في أسواق التنمية والخدمات المعمارية والعمليات القانونية التي تشكل التخطيط العام للمدن، من هذا المنطلق يمكن فهم مصطلح التخطيط العام، على النحو المبين في الفصل الأول بأوسع معانيه بحيث لا يشمل فقط تلك العناصر من البيئة المبنية التي يملكها القطاع العام وتخدم الجمهور، بل أيضاً العناصر المادية والاجتماعية التي تحدد الحيز العام وتؤثر عليه بصرياً وسلوكياً. والسؤال هو: "هل يمكن تنظيم التجربة التراكمية الممتلئة في مجموعة من الحالات الدراسية في إطار يساعد المهنيين في التعامل مع الحالات التي يواجهونها؟"

#### أنواع وتصنيف نوعي

##### Types and Typology

النوع كما يفهم هنا هو بناء لمنتج ما أو عملية تكون بمثابة نموذج عام لطريقة التفكير. وهناك العديد من الكتب في مجال العمارة عن أنواع المباني (المدارس والمستشفيات والمنازل) و يستخدم محترف مهنة التصميم هذه الكتب لأنها تلفت الانتباه إلى عمومية الاحتياجات التشكيلية الناتجة من الأغراض التي يخدمها المبنى في المقام الأول من احتواء للأنشطة البشرية والكفاءة والراحة، وتم تطبيق مفهوم الوظيفية أيضاً، ولكن بدرجة أقل، على الصفات الجمالية للمباني.

يقوم المماريون أيضاً بتصميم الأنواع لكي يحتذي بها في حل فئات مختلفة من المشاكل و من الناحية التاريخية، قام لوكوربوزيه بتطوير وحدة الإسكان Unité d'Habitation لتكون نمطاً يمكن استنساخه في مختلف أنحاء العالم (انظر الفصل السادس). وفي الآونة الأخيرة، تم الترويج لفكرة "جيب المشاة" the pedestrian pocket باعتبارها وسيلة لمعالجة مشاكل النقل وقضايا أسلوب المعيشة في تصميم المناطق السكنية (انظر Calthorpe, 1993). أما في الوقت المعاصر، فإن النموذج الفكري الذي تطرحه حركة الحضر الجديد New Urbanism يقترح نهجاً للتصميم للاحتذاء به (Staff of New Urban News, 2001). وفي التصميم العمراني الكلي الجزأ عادة ما يتم تحديد المباني اللازمة

لتلبية مواصفات المخطط العام من خلال النوع (استخدام - كتلة - طابع جمالي). هنا يتعلق النوع بالشيوع بين حالات، أو أمثلة، التصميمات العمرانية. وهناك عدة طرق للنظر إلى أنواع التصميم العمراني. الهدف هنا هو إضفاء بعض من المعنى لها من خلال وضعها في فئات من خلال وضع تصنيف للمشاريع.

تسم كلمة "تصنيف نوعي" typology بالغموض. فهي تشير بمعناها المطلق إلى دراسة نظرية الأنواع ونظم التصنيف. هنا تشير الكلمة إلى نظام تصنيفي. يتسم الجيد منها بالبساطة والقوة معاً، فيجب أن يكون سهل الاستخدام ويغطي جميع أنماط الاهتمام بوضوح؛ ويملك أقل عدد من المتغيرات التي يمكنها تفسير الظواهر؛ ويجب أن يمكن الفرد من فهم الثوابت التي تكمن وراء أمثلة معينة.

يساعدنا التصنيف على تنظيم أفكارنا، ومن أبسط الطرق التمييز بين أنماط المنتجات المتنوعة التي تصنف عموماً تحت عنوان "التصميم العمراني"، والأهم من ذلك الأنواع الإجرائية. يتناول الأول مشروعات التصميم العمراني ويتناول الثاني العمليات التي تنفذ من خلالها هذه المشروعات. والأخير، كما هو مبين في الفصل الثاني، هو ما يصل بالفعل إلى قلب أنشطة المصممين العمرانيين.

من الحتمي في مجال التنوع أن تتداخل أنواع النشاط وألا تصبح بالضرورة سهلة التصنيف. فهل من السهل تصنيف بناء مثل وحدة السكن Unité d'Habitation، أو مجاورة سكنية رأسية، أو أحد أعمال التصميم العمراني أو العمارة؟ أو الاثنين على حد سواء؟ كان هذا جزءاً من مخطط أوسع نطاقاً لمدينة المستقبل (Le Corbusier, 1953). ويعتبر الاستثمار في المباني المفردة بحيث تكون بمثابة عامل محفز علي التنمية العمرانية مسألة تتعلق بالسياسة وأيضاً أحد الاهتمامات الخاصة بالمباني في إطار التصميم العمراني. ونتيجة لذلك تظهر فكرة المباني كمحفزات للتنمية العمرانية في فصلين من فصول هذا الكتاب: تحت عنوان "التصميمات المعمارية وطبيعة التصميم العمراني" (انظر الفصل السادس) و"التصميم العمراني الموصل" (انظر الفصل العاشر)، يمكن أن يكون الغموض في أي تصنيف مثيراً للبلبل ولكن يجب التعامل مع هذا الأمر. ومما لا شك فيه أنه كلما تطور مجال التصميم العمراني زادت الدقة في تصنيف أنواعه.

### المرافق ومشاكل التصنيفات النوعية The Utility and Problems of Typologies

تعتمد مجالات التصميم بشكل كبير على أنماط التفكير في برامج أو ملخصات تصميم البناء والمباني نفسها (Symes, 1994; Francis, 2001). وتمتلك كل المكاتب الفنية الكتب التي تصف ترتيبات المبنى، أو الشارع، أو الحيز المفتوح المتعلقة بأنماط الأنشطة. وأي نظام تصنيفي يمكن أن يساعد على استدعاء المعلومات أو لفت الانتباه إلى المتغيرات الرئيسة التي ينبغي التصدي لها من قبل المصمم في حالة معينة يعتبر مفيداً. فما مدى جودة التصنيف الموضوع هنا؟



بضع وخمسون حالة دراسية تم تصنيفها في هذا الكتاب. وقد أتاح لها التصنيف النوعي المعروض أن تكون مصنفة أولاً وفقاً للعملية التي تولدت من خلالها وتم بناؤها، وثانياً، وفقاً لنوع المنتج، وثالثاً، وفقاً للنموذج الفكري الذي صممت من خلاله، وباستخدام التصنيف النوعي المعروض هنا يمكن للشخص أن يبدأ في فهم العملية، والمنتج، والفكر التصميمي الذي نتج تصميم معين من خلاله.

المشكلة المحتملة في استخدام أي تصنيف نوعي هو كونه يركز على تصنيف أوجه الشبه بين الأمثلة وليس أوجه اختلافاتهم. ومن السهل على صعيد الممارسة رؤية الموقف الذي يكون عليه أحد الأمثلة باعتباره يندرج تحت نوع معين بسبب بعض أوجه التشابه السطحية ومن ثم استخدام الإجراءات المعتادة لهذه الفئة في محاولة لحل المشاكل الحالية (Schneekloth and Franck, 1994). وهناك عدد من الأمثلة في هذا الكتاب حيث تم استخدام نماذج فكرية للتصميم العمراني خارج سياقها. ويمكن تجنب هذه المشكلة إذا تم استعراض الحالات بوضوح مع التركيز على جوهرها وليس على جوانبها السطحية.

### التصميم العمراني: الأنواع الإجرائية وأنواع المشروعات

#### Urban Design Procedural Types and Product Types

لقد تم الذكر في وقت سابق أن هناك أربعة أنواع إجرائية رئيسة للتصميم العمراني ؛ وهي :

- ١ - التصميم العمراني الكلي Total urban design حيث يكون هناك فريق واحد يتحكم في المشروع كله.
- ٢ - التصميم العمراني كقطعة واحدة All-of-a-piece urban design ، حيث يضع فريق واحد مخططاً عاماً، أو إطاراً نظرياً، ويكتب المبادئ التوجيهية لتنمية المواقع الفردية التي تقع في إطار هذا المخطط من قبل مختلف أصحاب المشاريع ومعماريهم.
- ٣ - التصميم العمراني قطعة بقطعة Piece-by-piece urban design ، حيث يتم التحكم في مقترحات جلب أنشطة معينة إلى منطقة ما من خلال رموز تحديد المناطق والحوافز والعقوبات.
- ٤ - التصميم العمراني بالتركيب Plug-in urban design ، حيث تستخدم عناصر البنية التحتية كمحفزات للتنمية.

ومع ذلك فإن المصممين المحترفين غالباً ما يفكرون في التصميم العمراني من حيث أنواع التصميمات، والكثير من المؤلفات تتناول التصميم العمراني من هذا المنطلق. ويمكن تصنيف أنواع منتجات التصميم العمراني بطرق عديدة. ومن المستحيل وضع نظام تصنيفي محسن وشامل ولا تتداخل فيه الأنواع والتصنيف النوعي المستخدم هنا بسيط؛ فأنواع منتجات التصميم العمراني يمكن أن تكون:

- ١ - مدن جديدة.

٢- مناطق ومقاطعات عمرانية من عدة أنواع جديدة ومُعاد تجديدها.

٣- عناصر من البنية الأساسية.

٤- ربما بنود فردية داخل المدينة تضيف لها بريقاً: أبراج الساعة؛ معالم أثرية؛ أعمال فنية؛ عناصر تشير الفضول.

يتركز الاهتمام في هذا الكتاب على الأنواع الثلاثة الأولى؛ لكن كل منها يحتوي على تصنيفات فرعية كثيرة. وتشمل جميعها أعمال التخطيط والتنسيق العمراني والعمارة على نحو فريد من نوعه يضاف إلى كونه تصميمًا عمرانيًا.

### المدن الجديدة New Towns

"المدينة الجديدة"، بالنسبة للأصوليين، هي مستوطنة تم بناؤها بوعي ذاتي، وعادة فوق قطعة من الأرض لم يسبق البناء عليها، ولكي تكون مدينة جديدة يجب أن توفر جميع مرافق الحياة بما فيها فرص العمل، لا يوجد إحصاء للمدن الجديدة التي تم تصميمها وبناؤها خلال النصف الثاني من القرن العشرين، ولكن العدد بالآلاف. وهي تتراوح في حجمها وأهميتها من البلدات الصغيرة للشركات إلى عواصم البلدان، وتتبع كلها تقريباً إما التصميم العمراني الكلي أو التصميم العمراني كقطعة واحدة.

وكان إنشاء المدن الجديدة بعدد من البلدان جزءاً من أجندتها السياسية. أدت هذه السياسات إلى نشأة المدن بأمر من السلطة، بعضها كان كبيراً بما يكفي لاعتبارها مدناً كبرى. بين عامي ١٩٥٠-١٩٩٠م قام الاتحاد السوفيتي بتوظيف مستوطنات جديدة لتوسيع السيطرة المركزية على الجمهوريات المكونة له. وكانت الأسباب في الأماكن الأخرى اقتصادية أو اجتماعية. وخلال النصف الأخير من القرن العشرين تم بناء أكثر من ٢٠ مدينة جديدة في المملكة المتحدة لإبقاء سكان لندن على الحجم الذي يمكن التحكم فيه ولتشجيع الصناعة على التواجد خارج الركن الجنوبي الشرقي من البلاد. وتعتبر رانكورن Runcorn مثلاً على ذلك (انظر الفصل الرابع).

تميل المدن الجديدة في أوروبا إلى أن تكون منتجات لسياسة الحكومة، وفي المقابل في أمريكا الشمالية قامت الشركات الخاصة، وليس القطاع العام، ببناء المدن الجديدة الحقيقية (وليس مجرد الضواحي الكبيرة). أشهر الأمثلة على الأرجح هي كولومبيا Columbia بميريلاند وريستون Reston بفيرجينيا. كولومبيا التي نشأت في الستينيات يبلغ عدد سكانها ١٠٠,٠٠٠ نسمة وفرص العمل بها تقارب عدد العاملين في المدينة على الرغم من أن الكثير من الناس ينتقلون يومياً إلى كولومبيا للعمل، والكثير من السكان في المدينة ينتقلون يومياً إلى خارج كولومبيا للعمل. وهناك عدد قليل من هذه المدن الجديدة في الولايات المتحدة لأن تكاليف الحصول على الأرض والبنية التحتية مرتفعة

ويجب أن تكون شركة التنمية قادرة على وضع استثمارات كبيرة قبل تحصيل أي عائد على رأس المال. ومع ذلك يتواصل بناء المدن الجديدة بالبلد. مدينة لا كولينا Las Colinas بولاية تكساس ما زالت تحت التشييد منذ ما يقرب من ٢٠ عاماً الآن (انظر الشكل رقم ٣.١ أ لمشاهدة الصور). أيضاً في أماكن أخرى يجري بناء المدن الجديدة وخاصة المدن التابعة. مدينة بحيرة شونجشانج Shongshang Lake بجنوب الصين، كمثال، تحت التشييد (انظر الشكل رقم ٣.١ ب).

والعديد من المدن الجديدة هي بلدات شركات. البعض يمتلك قاعدة تعدينية أو غيرها من الموارد والبعض كان مدناً صناعية أو مستوطنات عسكرية. بعض الأمثلة غير العسكرية هي منتجات لسياسة الحكومة لا سيما في البلدان الاشتراكية، ولكن البعض الآخر تم بناؤه من قبل منظمات صناعية خاصة لتلائم أغراضها الخاصة، وتختلف المدن اختلافاً كبيراً في الحجم وطول العمر. فقد تكون من الصغر لتحتوي ٥٠٠ شخص في حين أن البعض الآخر يملك أكثر من ١٠٠,٠٠٠ نسمة.

تندرج تصميمات المدن الجديدة تحت عدد من الفئات ويتوقف ذلك على النماذج الفكرية السائدة وقت إنشائها. فقد تبعت المدن الجديدة بالعالم الأنجلو-أمريكي عموماً مبادئ المدينة الحدائق Garden City في حين تبعت مدن قارة أوروبا وشرق آسيا المبادئ العقلانية. وحتى داخل النموذج السائد كانت هناك اختلافات في التصميمات، فالتصميمات البريطانية للمدن الجديدة - كلها مدن حدائق - تقع في أربعة عصور تعتمد على التصورات المعاصرة للمشاكل التي يتعين حلها والأنماط اللازمة لحلها. ومدينة لاس كولينا Las Colinas يجري حالياً تصميمها مع أخذ السيارات في الاعتبار و علاوة على ذلك يسعى المصممون إلى طبع هويتهم على التصميمات.

### المناطق المحيطة Precincts

معظم التصميمات العمرانية لا تتعامل مع مدن جديدة ولكن مع أحياء أو مقاطعات - مناطق أصغر من المدن ومناطق جديدة، معظمها سكنية، على أطراف المدن؛ ربما تكون قد صممت من جديد أو أن تكون موضوعاً للتجديد. وقد تخصص الأحياء بالمدن لأغراض تجارية أو سكنية أو ترفيهية، ولكن العديد منها الآن مختلطة الأنواع. تم بناء بعضها كتصميم حضري كلي والبعض الآخر كتصميم حضري كلي مجزأ.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٣،١). تصميم المدن الجديدة. (أ) مقترح وسط مدينة لا كولينا Las Colinas، ١٩٨٦م. (ب) مقترح بحيرة سونشونج Sonshang Lake بجواندونج Guangdong، ٢٠٠٤م.

وهناك عدد من المناطق الجديدة بالمدن والتي كانت تسمى "الجديدة". استخدام هذا المصطلح يمكن أن يكون مضللاً بعض الشيء؛ فالمدن الجديدة بولاية العاصمة سنغافورة، على الرغم من أنها تحتوي على الكثير من مقومات ومرافق المدينة بالإضافة لكونها مراكز للعمالة، وتحتوي على القليل من الصناعة ويبقى قلب سنغافورة المركز الثقافي للمدينة. هذه المدن الجديدة، نظراً للمصطلحات المستخدمة في هذا الكتاب، تعتبر أحياءً رئيسة لسنغافورة العاصمة. وهناك أمثلة أخرى مشابهة.



الشكل رقم (٣،٢). جزيرة روزفلت Roosevelt في نيويورك، عام ١٩٩٣م.

وخلال فترة السبعينات كان مصطلح "مدينة جديدة في مدينة" يستخدم لوصف مشاريع التصميم العمراني الكبيرة متعددة الاستخدامات على المواقع الخالية والتي كانت تستخدم من قبل لأغراض صناعية أو تجارية brown-field sites. في مدينة نيويورك على سبيل المثال يشار إلى جزيرة روزفلت Roosevelt Island (انظر الشكل رقم ٣،٢)، وسابقاً جزيرة الرفاهية Welfare Island، و باتري بارك سيتي Battery Park City على هذا النحو. وقد تم تحويل جزيرة الرفاهية، والتي تضم عدداً من المستشفيات القديمة ومؤسسات أخرى عفا عليها الزمن، إلى حي سكني مع بعض المرافق التجارية والمؤسسية اللازمة لدعمه. وتعتبر - نتيجة لإحاطتها بالماء - بالفعل كيان واضح. وكذلك مدينة باتري بارك بوجود نهر هدسون من جانب والطريق السريع بالجهة الجنوبية من جانب آخر. لا هذا ولا ذاك تم اعتباره كياناً ذاتي الاكتفاء.

الكثير من التصميم العمراني في المدن يتألف من جيوب صغيرة نسبياً من المباني المتشابهة الاستخدام. قد تكون ذات أنواع تجارية أو مؤسسية. يعتبر مركز بن Penn Center في فيلادلفيا - وهو جيب صغير نسبياً من المباني التجارية ذات الصلة بمحطة السكك الحديدية - وحي الأعمال المركزي الجديد بيبكين مثلاً على الأحياء التجارية (انظر الشكل رقم ٣،٣ أ). أما مركز لينكولن Lincoln Center في نيويورك فهو مثال للمجمع الثقافي (انظر الشكل رقم ٧،٧). وأحد أكبر المناقشات العمرانية يجري حول ما إذا كان ينبغي تكتيل هذه المرافق في وحدة واحدة أو توزيعها في جميع أنحاء المدينة. هذا التساؤل تم إثارته أيضاً حول قرار تجميع هذا العدد الكبير من المرافق التي كانت مطلوبة في دورة الألعاب الأولمبية الناجحة للغاية بسيدني، أستراليا عام ٢٠٠٠م، في حي واحد (انظر الشكل رقم ٣،٣ ب).

الحرم الجامعي هو نوع خاص من المناطق - مجموعة موحدة من المباني تقع في الأساس في بيئة تشبه الحديقة وتفصل بينها مسافة (عن طريق استخدام حديقة أو طريق) أو أسوار مما تبقى من المدينة أو الريف. يمثل الحرم الجامعي هنا النموذج المثالي، وفي حين تندمج بعض الجامعات بالمدينة المحيطة: جامعة السوربون The Sorbonne وجامعة ستيلينبوش Stellenbosch وجامعة مقاطعة كولومبيا، فإن العديد من الجامعات الأخرى، وخاصة الحديثة منها، هي كيانات منفصلة. تظهر نفس فكرة التصميم العمراني في تصميم المكاتب ومجمعات الأعمال التجارية

business parks. فمركز دنفر Denver التكنولوجي الذي يقع على أطراف المدينة يندرج بشكل واضح تحت هذه الفئة، كما يمثل أيضاً - بطرق عديدة - وسط المدينة الجديد (انظر الفصل الثامن).



Courtesy of the Government Architect's Office, NSW

(أ)



(ب)

الشكل رقم (٣,٣). تصميم منطقة. (أ) مخطط موقع دورة الألعاب الأولمبية عام ٢٠٠٠م في سيدني. (ب) نموذج لمقترح حي الأعمال المركزي بيكين عام ٢٠٠٤م.

رغم التوسع الكبير الذي حدث في محيط المدن في جميع أنحاء العالم نجد أن عدد السكان في العاصمة فيلادلفيا Philadelphia ما زال ينمو ، وسكان قلب المدينة نفسها انخفض عددهم من أكثر من ٢ مليون في عام ١٩٥٠م إلى ما يزيد قليلاً عن مليون في عام ٢٠٠٠م . وتم النمو الكبير في الضواحي ومساحات واسعة من المرافق السكنية والتجارية ومرافق التجزئة التي تم بناؤها في الضواحي في بلاد مثل الهند: وأكبر المطورين هم (شركات التطوير الكبرى) للتصميمات العمرانية فقد تمت في أقسام الأعمال العامة للحكومات المركزية والدولية . في الولايات المتحدة الأمريكية ، كان المطور الخاص هو المسئول عن كثير من التطورات تقريباً على الرغم من أن الكثير قد تحقق عن طريق نظام الطرق السريعة الممولة فيدرالياً وكثير من الإعانات الحكومية الفيدرالية ، وأفضل هذه الضواحي كانت مصممة بعناية من حيث توفير وسائل الراحة لمساعدة جميع قطاعات السكان لكي يعيشوا حياة متكاملة على السواء ، فهي ببساطة المساكن .

والضواحي الجديدة التي بنيت بوجه عام على واحدة من طريقتين مختلفتين من التفكير: نموذج الباهواوس / لوكوربوزيان Bauhaus / Le Corbusian أو نموذج مدن الحدائق . وفي الضواحي العديد من المدن في أوروبا (مثل: باريس ومدير) ومدن أمريكا اللاتينية مثل: كاركاس (الشكل رقم ٤.٣) لديها تطورات عظيمة للبرج أو لكتل المجموعات السكنية في المناطق مثل الحديقة على جميع أطرافها ولقد تأثرت بعمل لوكوربوزيه ، فمعظم تطورات الضواحي في البلدان مثل: الولايات المتحدة وأستراليا قد اتبعت فكرة مدن الحدائق وما زالت تفعل ذلك ، وفي الآونة الأخيرة أصبح النهج التقليدي الحديث للتصميم العمراني على درجة واسعة من الدعم.

عديد من الضواحي ليس لديها حدود واضحة لكن لها أنوية قوية مثل الساحة أو الشارع ، فتصميم الشوارع والمساحات يكون بوجه عام من اختصاص تنسيق المواقع ، إذا صممت فقط المساحة المفتوحة ، ويكون تصميمًا عمرانياً إذا اشتملت العناصر المحيطة في التصميم ، وفي الحالة الأخيرة فهي تشكل الحد.

### التجديد العمراني Urban Renewal

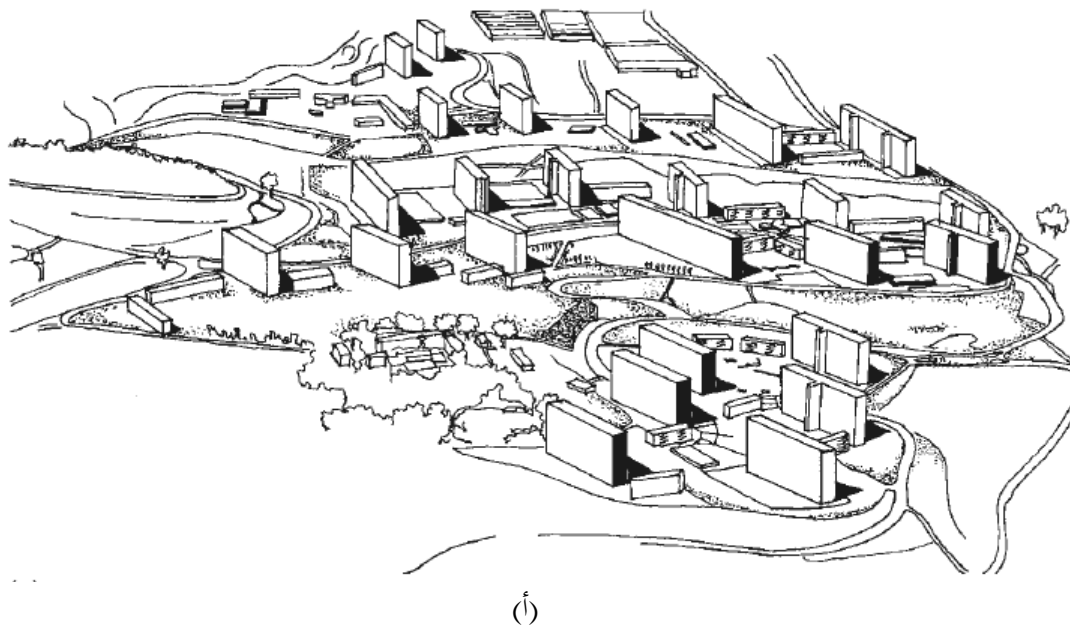
تجديد المناطق العمرانية ، هو مصطلح يطلق على عملية إعادة إعمار المناطق في المدن التي مر عليها الزمن وأصبحت مهجورة أو التي في حالة تدهور كبير أو في حالة عدم ثبات المدن اقتصادياً . ومشروعات التجديد العمراني سوف يستمر القيام بها خلال النصف الأخير من القرن العشرين ، كثيرٌ قد تم تعلمه حول أفضل السبل التي يمكن أن تجرى بها هذه المشروعات. إن مجال التصميم العمراني كتخصص قد نما مع كسب خبرات البناء لمشاريع تجديد حضري مجملة أو لقطعة واحدة وفي بعض الأحيان فإن التجديد العمراني يشمل إزالة العشوائيات وإعادة بناء كل البيئات على سبيل تجديد المناطق ، ولكن الآن عادة يشتمل على الهدم الانتقائي والتكامل بين القديم والحديث في التصميم.

على سبيل المثال: تشارلز سنتر Charles Center ، بالتيمور (انظر الفصل الخامس). وفي كثير من الأحيان فإن تجديد المناطق العمرانية يحدث في عدم التدخل بدون أية نية للتعاون الشامل ، ولا يمكن اعتبارها هنا كتصميم حضري (بالرغم من أن بعض المشاريع يمكن اعتبارها تصميمًا عمرانيًا قطعة بقطعة). وبعض مشاريع التصميم العمراني تشتمل على إعادة تنظيم المناطق القائمة عن طريق تحديث البنية التحتية وتوفير استخدامات جديدة للمباني القائمة (على سبيل المثال: ساحة جراردلي Ghirardelli في سان فرانسيسكو San Francisco ، ورسيف كلارك Clarke ، سنغافورة ، وكلاهما مذكور في آخر هذا الكتاب).

توجد مدن أخرى تحتفظ بالمزيج الأصلي. بداية مقطع جديد بعد الدمار الذي خلفته الحرب العالمية الثانية في أوروبا ، حيث تم إعادة بناء قطاعات واسعة من المدن ، وفي بعض الأحيان أعيدت كما كانت عليه في الماضي بالضبط (على سبيل المثال وارسو Warsaw) ، ولكن بصفة عامة وأكثر تكرارًا ، هناك مدن تم تحديثها ، مثل كوفنتري Coventry وروتردام Rotterdam اكتسبت قلوباً جديدة. وفي المدن الأوروبية وأمريكا الشمالية مشاريع إزالة الأحياء الفقيرة وحلت محلها المشاريع العقارية السكنية الجديدة ، وهذه المشاريع أسفرت عن نتائج مختلفة لأن التدهور الطبيعي للعالم الذي استبدلوه كان ناجحًا اجتماعيًا في أغلب الأحيان. والمنتجات الجديدة غير قادرة على توفير بيئة لإعادة خلق هذا الاستقرار الاجتماعي ، فالعديد من هذه المشاريع قد هدم وتم إعادة بنائه أيضًا. وفي بعض الحالات مثل ساحة فناء الصلاة الربانية شمال كاتدرائية سانت بول في لندن ، وأعيد بناء المناطق فقط لتكون قد هُدمت في وقت لاحق وأعيد بناؤها من جديد (انظر الفصل الثامن).

خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين هناك نوع جديد من مشاريع التجديد العمراني بدأ يظهر. كما أن الخصائص السكانية لمناطق الضواحي قد تغيرت والطلب على تسهيلات جديدة في مراكز التسوق قد حدث. وما ظهر هو ضواحي جديدة في وسط المدينة والتي تشبه الأنوية التقليدية للمدن وأحياناً فإن هذه العملية قد تمت بعد إقامة خط السكك الحديدية الجديد (على سبيل المثال في بيتسدا بولاية ميريلاند Bethesda, Maryland ، وانظر الشكل رقم ٢.٨). وفي أوقات أخرى هذا قد حدث لأن الضواحي لها مواقع إستراتيجية على طرق المرور الرئيسة بين المدن الرئيسة الكبرى (Garreau, 1991) ، والذي حدث عموماً أن اثنين أو ثلاثة طوابق عالية لمنطقة إدارية قد حلت محلها مشاريع تجارية شاهقة ومشاريع سكنية. وهذه العملية غالباً قد تحدث طوعاً أو كرهاً ولكن هناك العديد من الأمثلة اشتملت عملية إعادة التطوير فيها على جهود متضافرة لتصميم المناطق العمرانية (على سبيل المثال جليندال Glendale ، انظر الفصل الثامن ، وبلفيو Bellevue ، واشنطن ، انظر الفصل التاسع).





(أ)



(ب)

الشكل رقم (٣،٤). يناير (في الأصل ٢ ديسمبر) تطوير المساكن، كاراتاس في عام ١٩٩٨م. (أ) رسم للمخطط الشامل. (ب) منظر للكتلة السكنية الواحدة.

### تصميم البنية التحتية Infrastructure Design

إن طبيعة البنية التحتية هي ما يميز مدينة عن أخرى بصرياً أكثر من طبيعتها المعمارية ، وهناك طرق مختلفة للنظر إلى البنية التحتية للمدن ولكن الطريقة الأكثر شمولية هي التي تغطي كل شيء وجزءاً من التخطيط العام سواء كانت ملكية خاصة أو عامة ، ومن وجهة النظر هذه ، فإن الشوارع ووسائل النقل الأخرى ، والمدارس والمؤسسات العامة مثل المكتبات والمتاحف ، يمكن أن تكون جزءاً من البنية التحتية للمدن.

والعديد من القضايا المطروحة في تصميم البنية التحتية تقع خارج نطاق التصميم العمراني في حد ذاته ، والوقوع في واحدة أو أخرى من مجالات تخطيط المدن والهندسة المدنية. أما النتائج المترتبة على مثل هذه القدرات لتصميم ضواحي المدن ، على أية حال ، تكون كبيرة بسبب المضاعفات والآثار الجانبية التي تخلق. إن الاهتمام العام في تصميم مكونات البنية التحتية ليس فقط مع الخدمات التي يقدمها ولكن أيضاً مع أثرها الحافز. إن وضوح الموقع وتصميم الطرق والشوارع له تأثير كبير على مدينة القرن العشرين. وسيكون في القرن الحادي والعشرين أيضاً. وعلى سبيل المثال تطوير الطريق السريع قد جعل المدن الحدودية ممكناً ، وبناء خطوط السكك الحديدية ومحطات القطار الجديدة ساعدت التطورات الكبرى المحيطة بها في العديد من المدن. بيتسدا Bethesda بولاية ميريلاند قد سبق ذكرها. وفي لندن عقد الأمل على خط جوبليه Jubilee Line الجديد لنظام قطار الأنفاق على أنه سوف يفعل نفس الشيء (Wordsearch et al., 2001). في بعض الأحيان فإن عملية تنمية الأرض وموقع المحطة قد اتبعت خطة منسقة قبل بدء البناء ، كما هو الحال في سنغافورة (انظر الفصل العاشر) وفي أغلب الأحيان ، على أية حال ، فالأمر متروك للسوق لإملاء النتائج بعد إتمام البنية التحتية.

وهناك عدد من القضايا المطروحة في مجال تصميم البنية التحتية التي تم الاهتمام المباشر بها في التصميم الحضري ، وبداية قد تم فصل حركة مرور المشاة والمركبات من أجل توفير المزيد من التجانس وبيئة أكثر أماناً.



Source: Turner (1984)

الشكل رقم (٣,٥). الحرم الجامعي في جامعة إيلينوي في شيكاغو ، عام ١٩٧٠م.

والانفصال يمكن أن يحدث في الفراغ الأفقي أو الرأسي. وقد طُبّق النهج السابق على الأرصفة المنفصلة التي توفر للمشاة، ولكن كان هناك العديد من الأمثلة للفصل الرأسي أيضاً، ففي كثير من الأماكن في جميع أنحاء العالم قد تم إغلاق بعض شوارع المركبات أمام حركة المرور، وتحولت إلى مراكز تسوق للمشاة. وكان الهدف هو جذب الناس إلى استعمال الوسائل التي خططت لهم، وأحياناً مثل هذه المراكز قد أثبتت نجاحاً كبيراً، وليس في أوقات أخرى ( انظر حالة أولك بارك Oak Park ، إيلينوي في الفصل الخامس) وهذه المخططات كانت بالدرجة الأولى مشاريع تنسيق مواقع. وقد استمر بناؤها.

الفصل بين حركة مرور المشاة والمركبات رأسياً قد نُفذ في العديد من الأماكن، ومرة أخرى بدرجات متفاوتة من النجاح، وهذه النظم اتخذت أشكالاً مختلفة. وأحد الأشكال هو جعل حركة مرور المركبات على مستوى سطح الأرض والساحات وممرات المشاة التي تبنى فوقها (على سبيل المثال لاديفانس La Défense ، باريس ، انظر الفصل الثامن) ، وجامعة إيلينوي، الواقع في دائرة الحرم الجامعي ، شيكاغو Chicago ، انظر الشكل رقم (٣,٥). ونوع آخر من هذا القبيل يوفر كباري المشاة التي تربط شبه المساحات الداخلية للمباني العامة في نظام الطرق المعلقة الممتدة للمشاة (مثل مينيابوليس Minneapolis ، مينيسوتا Minnesota ، انظر الفصل العاشر). شكل آخر من حركة المشاة والمركبات تلك التي تتحرك في الأسفل، فالعديد من المدن لديها شبكات تحت الأرض لتمكين المشاة من العبور من مبنى إلى مبنى آخر دون أي تداخل، وقد تم الاستمرار في بنائها أيضاً. ويمكن أن تكون هذه الأماكن لامعة وحيوية ولكن غالباً ما تكون كثيفة.



Photograph by Susannah Lang

الشكل رقم (٣,٦). طرق المشاة، كعناصر في الفراغ، باتري بارك سيتي، نيويورك، في عام ٢٠٠٣م.

#### متنوعات: أشياء فردية في الفراغ العمراني Miscellaneous: Individual Objects in Urban Space

هناك نوعان من الأشياء بغض النظر عن المباني التي تحصل على جوائز التصميم العمراني ؛ الأول يتكون من الأعمال الفنية وعادةً ما تكون المنحوتات ، ولكن أيضاً وغالباً تكون الجداريات والتي كثيراً ما يتم عرضها لإعطاء بعض التركيز والاهتمام بها في الفراغ الممل ، أو حائط فارغ ينعم بالحيوية أو البهجة ، أو بوصفه عنصراً مديناً أو متعلقاً بالشركات المرتقية. أما الفئة الثانية فهي في المقام الأول تتألف من العناصر الفردية للمدينة ، مثل المعالم ، والنافورات ، والنصب التذكارية ، وأبراج الساعات ، وأثاث الشوارع. وتصميم هذه الأشياء يقع خارج نطاق هذا الكتاب بالرغم من أنه عندما يتم إدراجها كجزء من مخطط أكبر، تناقش بشكل عابر.

والمعالم ذات الأهمية الخاصة لها معنى خاص كحافظ الذكريات الجماعية ، وكرمز للهوية والنفس الجديرة بالأمم أو الجماعات الأصغر من الناس. وأحياناً يستطيعون تكوين بؤر للحياة الجماعية للناس . وتستخدم أبراج الساعات ، والمسلات والنوافير كنقاط اتصال مرئي في كثير من مخططات التصميم العمراني ، وبخاصة هؤلاء المشبعون بفكرة المدينة الجميلة ، أو إحياءات الباروك (Robinette, 1976). كما أنها تكون بمثابة معالم وتعزز ملتقى الحياة العمرانية (الشكل رقم ٣,٦).

## نماذج التصميم العمراني

### Urban Design Paradigms

طريقة أخرى لتصنيف التصميم العمراني حسب النموذج الرئيس المستخدم كأساس للتصميم. هذه النماذج الرئيسة تعتبر أمثلة للممارسة الجيدة. يتضمن التاريخ المعماري الكثير من النماذج للحركات المعمارية والأنماط التي روجت للاستجابة على ما أدركه مقترحوها من أنها مشاكل معاصرة. لقد بدأ التصميم العمراني في القرن العشرين بالمدينة الجميلة City Beautiful، واتباع نهج الباروك في هندسة المدن (انظر الشكل رقم ٣.٧ أ) كنموذج سائد. وتقريباً كل المشاريع التي دخلت في المنافسة لتصميم كانبيرا (Canberra, 1911) كانت مخططات لمدينة جميلة، بالشكل المعاصر التجريبي (الواقعي) والعقلاني (المثالي) تطورت فروع الحركة الحديثة. جاردن سيتي Garden City (المدينة الحدائقية) (انظر الشكل رقم ٣.٧ ب) وحدة الحي المجاورة (انظر الشكل رقم ٦.١٠) مثلاً على ما سبق. (مدينة توني جارنييه Tony Garnier's Cité الصناعية ١٩١٠م) ونماذج التصميم العمراني العامة لوكوربوزيه Le Corbusier (انظر الشكل رقم ٣.٧ ج) الباهواوس Bauhaus (انظر الشكل رقم ٧.١٨) والأخير مثلاً على هذا. وطوال القرن العشرين كانت هناك توترات بين خطين من التفكير لا تزال قائمة (Buder, 1990; Ellin, 1999). وكان هناك أيضاً التصميم العمراني للأعمال التجارية (انظر الشكل رقم ٣.٧ هـ) والاستكشافات وهندستها الراديكالية (وخاصة تنفيذها على نطاق البناء: انظر الشكل رقم ٣.٧ و).

يميل التجريبيون Empiricists إلى الاعتماد على السوابق وملاحظة العاملين وغير العاملين كقاعدة للتفكير في التصميم. وهناك أمثلة من الماضي يمكن للمرء أن ينظر إليها، لذلك فهناك خطوط متباينة من التفكير في المستقبل من التجريبيين. إن البلدة الصغيرة تعتبر مثلاً من الماضي وكذلك مدينة القرون الوسطى مثلاً آخر، وبالمثل هناك خطوط مختلفة للتفكير في المستقبل بين العقلانيين، وهؤلاء العقلانيون قد انفصلوا عن الأفكار الماضية (أو على الأقل يدعون فعل ذلك). ونماذجهم مستندة على الفرضيات المختلفة حول طرق الحياة المستقبلية. وببساطة، فإن نماذج التصميم العمراني من مدرسة الفكر السابقة تتمثل في الخطط العضوية ومؤخراً بالهندسة المستقيمة. فالتجريبيون واجهوا الشارع بمشكلاته، أما العقلانيون فقط تجاهلوه (انظر Ellin, 1999) وذلك لتحليل أكمل للاتجاهات الحالية في التصميم العمراني.

كل هذه النماذج لها نفوذ كبير على نطاق أوسع، وأقل خلال النصف الثاني من القرن العشرين وهذا يفسح المجال جزئياً على الأقل إلى ما بعد الأفكار الحديثة، وذلك نتيجة للانتقادات الحادة التي وردت في أفكار التصميم الحديثة في الستينيات والسبعينيات. وهذه الأفكار تتمثل في عمل كل من العقلانيين والتجريبيين الجدد Neo-Rationalists and Neo-Empiricists (انظر Broadbent, 1990; Lang, 1994; Ellin, 1999). وهذا الأخير هو أفضل تمثيل للنهج التقليدي الجديد للتصميم العمراني الذي تطور نحو التقليدية الجديدة Neo-Traditional (Katz, 1994)، والنماذج ذكية النمو، وفهم هذه النماذج مهم لأنها توضح ما يعتبره العديد من المصممين العمرانيين في المناطق العمرانية، وأن يكون النظر في المشاكل المعاصرة في مجتمعاتها.

فكل نموذج يمثل وجهة نظر عالمية، ويمثل كل تصور أفضل وسيلة للذهاب نحو معالجة المشاكل العمرانية في العالم وذلك للفائدة العامة. لا أحد يعرف كيفية تحديد ومعالجة المشاكل وحلولها المحتملة، وهي تتعامل مع

المنتجات وليس الإجراءات. والتنمية والتطوير لكل نموذج ينطوي على فكر خلاق جدير بالاعتبار. وتكمن الصعوبة في أن الكل يتجه إلى أن يصبح متجمداً في صيغة من الأنماط التي يتم تطبيقها دون الكثير من التفكير لأنها تنظر إليها على أنها تمثل "أفضل ممارسة" وتكون "أفضل تحديث".

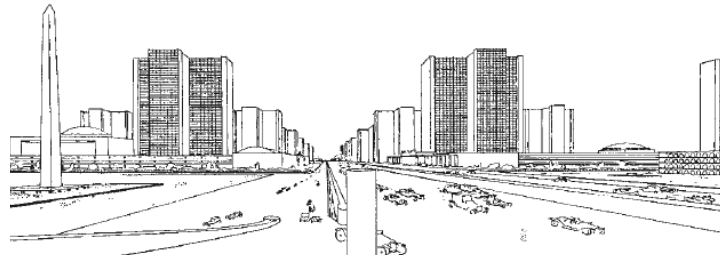


(ب)



(أ)

Le Corbusier/ADAGP. Licensed  
by  
VISCOPY, Sydney 2005



(ج)



(هـ)



(د)



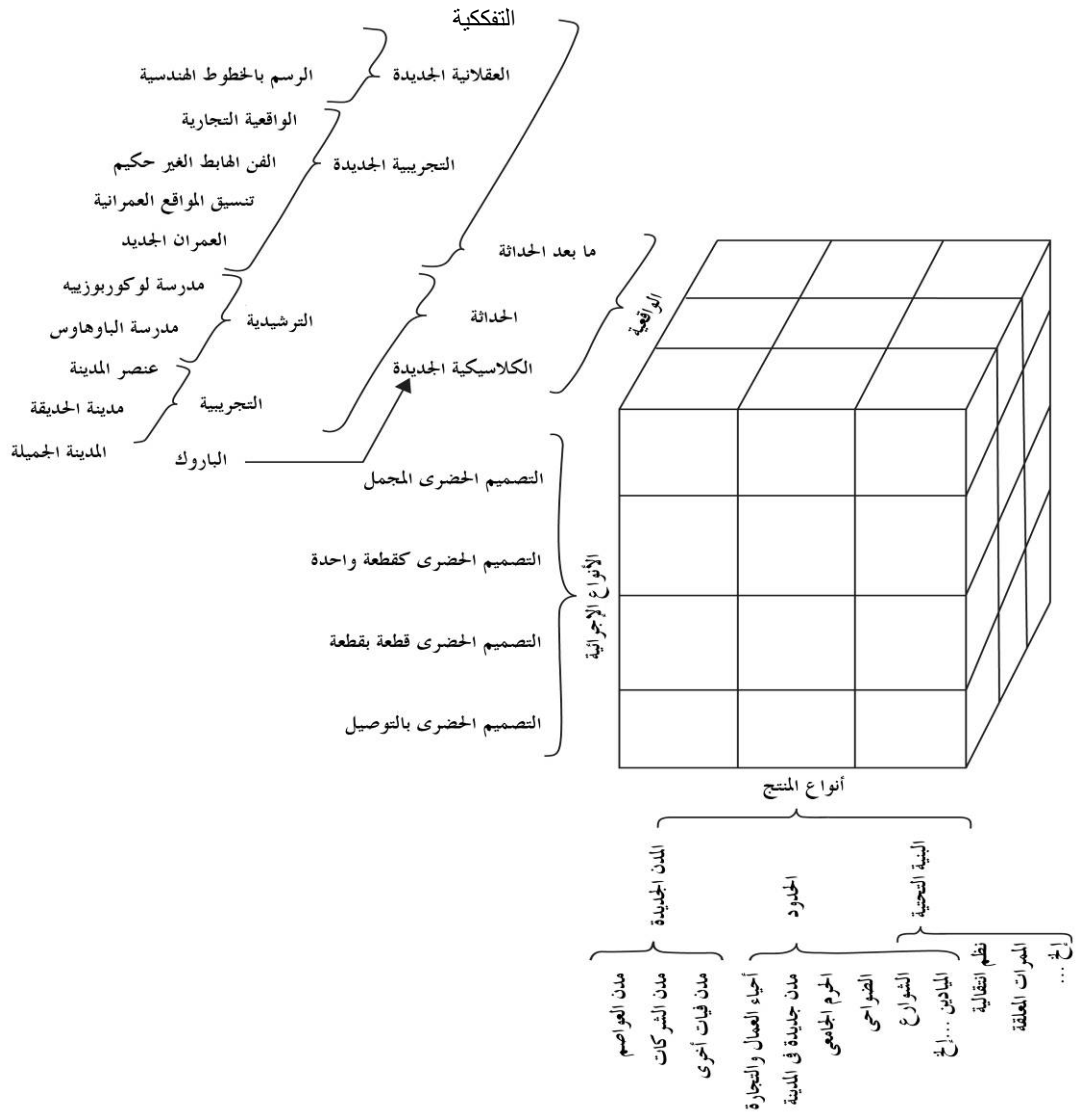
(و)

الشكل رقم (٣,٧). عينة من نماذج التصميم في القرن العشرين. (أ) المدينة الجميلة. (ب) المدينة الحدائقية. (ج) المدينة العقلانية. (د) المدينة التقليدية الجديدة. (هـ) المدينة الواقعية التجارية. (و) نموذج للمدينة المفككة؟

## التصنيف النوعي لمشاريع التصميم العمراني

## A Typology of Urban Design Projects

كل مشروع تم وصفه في هذا الكتاب يمكن أن يصنف حسب النوع الإجرائي (نوع المحدد)، ونوع المشروع والنموذج الرئيس المستخدم، وبالتالي فإن بؤر الاهتمام تمثل الشكل رقم (٣,٨). مجمع العاصمة في شانديجار Chandigarh (انظر الفصل السابع)، على سبيل المثال هو تصميم حضاري كلي، وتصميم المناطق، مع تركيزه الرئيس يبدأ بالوظيفة الرمزية للتصميم العمراني كما هو معروض (يصفه بعض النقاد على أنه تصميم حضري مسرحي وتم تنفيذه بفكر عقلاني) وعلى النقيض فمدينة باتري بارك تعتبر تصميم مناطق لقطعة واحدة تم تنفيذها ضمن إطار ثقافي تجريبي جديد.



الشكل رقم (٣,٨). التصنيف النوعي لمشاريع التصميم العمراني.

### التعليق

#### Commentary

في مناقشة طبيعة التصميم العمراني ، ركزت الكتابات بشكل كبير على أنواع المنتجات ونماذج التصميم بدلاً من المحددات ، فهناك العديد من الكتب حول المدن الجديدة والمناطق العمرانية الجديدة تُركز على العمارة للأماكن وليس على عمليات تقديمهم إلى حيز الوجود ، ولا على ماهية أبعاد النجاح أو الفشل ، والسبب هو أن التصميم إلى حد كبير يُعرف على أنه محاكاة ، أو أنواع عامة وأنواع مكيفة لحالات معينة. وفي هذا الكتاب ، قد تم تصنيف المشاريع أولاً بنوع المحددات ومن ثم من أنواع المنتجات (المشروعات) ولكنني حاولت أن أشير إلي التركيز على اهتماماتهم والنماذج الفكرية التي تتضمنها.

وفهم الأنواع هو أساس حل المشاكل في جميع مجالات التصميم. وبالنسبة لفن العمارة تكون أنواع المباني (مثلاً بالنسبة لأنواع المساكن ، انظر Building Type Study 832, 2004) ، وبالنسبة لتنسيق المواقع وأنواع الفراغات المفتوحة (مثل بلازا ؛ انظر Krier, 1990) وبالنسبة للتخطيط فربما تكون أنواع المدينة (مثل المدن العالمية ؛ Simmonds and Hack, 2000). كيف سيتم استخدام هذه الأنواع مهنيًا في مجال التعليم ، والأشكال وتحديد طبيعتها.. ليس هناك تصنيف يعتبر صحيحًا. ولكل منها مزايا ويفرض القيود المحتملة على كل من استخدامه. والمقدم هنا يجب أن يعتبر البداية ، ولكنها خطوة هامة في تطور تصنيف نماذج مشاريع التصميم العمراني ، ومنفعته سوف تعتمد على مدى تمكن الآخرين من استخدامه من عدمه.

إن التصنيف الأساسي ، على أية حال ، قوي بالرغم من أن التقييم المعطى له يبدو غريباً لكثير من الأذان. ولا شك أن التصنيف النوعي سوف يتطور مع تطور مجال التصميم العمراني وكذلك مدى المشاريع المدرجة تحت هذا العنوان.





كلية كريسجي Kresge ، وسانتا كروز Santa Cruz ، كاليفورنيا، عام ١٩٩٣م.



### مهن التصميم التقليدية : مشروعاتها والتصميم العمراني

#### THE TRADITIONAL DESIGN PROFESSIONS, THEIR PRODUCTS AND URBAN DESIGN

أحد الأسباب التي كانت تضيفي الكثير من الغموض على طبيعة التصميم العمراني ، أن كل مهن التصميم التقليدية تعتبر المشروع الخاص بها تصميماً عمرانياً ، وذلك إذا أقيم في المدن ، بالإضافة إلى ذلك فإن المعمارين يفترضون أن العديد من المشاكل العمرانية يمكن معالجتها كبناء معماري ، وأن معماري تنسيق المواقع مثل عمارة تنسيق المواقع وأن مخططي المدينة مثل تخطيط المدينة. فهم يرون التصميم العمراني من خلال المعايير الخاصة بمنتجاتهم المهنية. وما يؤخذ في الاعتبار هنا أن معظم تلك الأعمال المهنية في البيئات العمرانية توجد في الكتلة أو المحيط الخاص بالتصميم العمراني في حد ذاته ، وبإقرارنا بأنها في المحيط الخاص بالتصميم العمراني لا يعني أنها غير هامة في تحسين جودة استقرار الأفراد لكن ذلك حقيقيٌ ، فهي جزء من قلب العمل لثلاث مهن هي : تخطيط المدينة (انظر الفصل الرابع) ، وتنسيق المواقع (انظر الفصل الخامس) ، والعمارة (انظر الفصل السادس).

إن العمل الخاص بهذه المجالات الثلاثة الرئيسة للتصميم البيئي لا بد وأن يكون عملاً جماعياً مشتركاً فيما بينها (يمكن بسهولة هنا أن نضيف الهندسة المدنية لهذه القائمة). إن تخطيط المدينة مرتبط بالتعاون المشترك بين علماء الاجتماع والاقتصاديين والمحامين بالإضافة إلى المخططين الذين يقومون بتصميم السياسات العمرانية وبرامجها. إن الهندسة المعمارية تشتمل على مجموعة متنوعة من المهندسين والمتخصصين في التصميم لأي مبنى وهندسة تنسيق المواقع وما يتبعها من مساعد المهندسين والقائمين على زراعة البساتين. إن التصميم العمراني هو المجال المرتبط بكل هذه المجالات الثلاثة ما عدا بعض من التصميمات العمرانية الكلية والتي ليست على مستوى التفاصيل التي تخاطبها. إن منتجات التصميم العمرانية مختلفة و كذلك العملية التي يتم تطويرها.

إن طبيعة مساعي تخطيط المدينة تتفاوت تفاوتاً كبيراً في أنحاء العالم ، ففي عدد من البلاد في أوروبا وآسيا نجد أنها متجهة كثيراً نحو التصميم العمراني ، فإنها تتعامل ليس فقط مع السياسات العمرانية على نطاق واسع ولكن أيضاً مع خطط المناطق وتفاصيل المباني المقامة بها. وبصورة عامة في البلدان الناطقة بالإنجليزية ، ومع ذلك نجد أن تخطيط المدينة يتعامل مع اهتمامات سياسية واسعة وهذا ربما يكون أو لا يكون له تأثير على النوعية الطبيعية

للمدينة، لقد سلط كثير من الاهتمام في السنوات الحالية للتنمية الاجتماعية والاقتصادية مع تغيير السياسات والبرامج والمنتجات لهذا النوع من التخطيط. إن التخطيط العمراني، وغيره مما كان عليه في التعامل مع التوزيع المطلوب لاستعمالات الأراضي، قد أهمل كثيراً. وإن المشروع الخاص لمثل هذا العمل من تخطيط المدينة هو الخطة الرئيسة لاستعمالات الأراضي مع تقسيم المناطق على اعتبارها الآلية لإنجاز أهداف الخطة وغاياتها. إن السياسات الاجتماعية والاقتصادية التي أنشأتها الحكومات المحلية لا تؤثر على التصميم العمراني، لكن سواء كان تخطيط المدينة والتصميم العمراني ذوي حدود مشتركة فيما بينهما أو سواء كان التصميم العمراني مجالاً ثانوياً بالنسبة لتخطيط المدينة أو العكس فإن ذلك يفتح باباً للنقاش بشكل واسع. بعض أنواع المنتج قد تكون كلاً من تخطيط المدينة وتصميماً عمرانياً معاً والعديد من المدن الجديدة تقع ضمن هذا الصنف.

إن كلاً من تنسيق المواقع والهندسة المعمارية مهتمين بتفاصيل التصميم والتطبيق لمنتجات محددة في وقت واحد، و من تلك الملاحظة يمكن القول بأن ما تم التعرف على أنه تصميم عمراني كلي في كثير من الأحيان مجرد عمارة ذات نطاق واسع. إن المنطق في تضمين بعض من هذه الأعمال في تيار التصميم العمراني يوجد في الباب الثالث "جوهر أعمال التصميم العمراني"، وإن الإجراءات والمنتجات هي التي يكون فيها معالجة شاملة تجمع معاً كل مجالات التصميم مع التركيز على ثلاثي الأبعاد والمنفرد، ومساعي التصميم متعدد المباني، ولا تقوم أعمال تنسيق المواقع ولا الأعمال المعمارية بذلك في حد ذاتها.

إن جودة الشوارع والميادين والأماكن العمرانية الأخرى والروابط فيما بينها، مثل ضوابط السلوك والعروض الجمالية، جميعها من ضمن جوهر الاهتمام للتصميم العمراني. إن التمييز بين هندسة تنسيق المواقع و جوهر أعمال التصميم العمراني قد تم وصفها في الجزء الثالث يعتمد على ما إذا كانت تتضمن عناصر تشكل جزءاً من التصميم أو ما إذا كان مجرد مساحة الأرض بين المباني موضع الاهتمام. فالجال الأول هو التصميم العمراني، أما الأخير فيقع داخل مجال هندسة تنسيق المواقع، فالعديد من مهندسي تنسيق المواقع سوف يعارضون هذا الوضع بقولهم إن أي تصميم في المدن يكون تصميماً عمرانياً، وبهذه الطريقة فإن هندسة تنسيق المواقع تميز نفسها عن عمل البساتين وتصميم الحدائق. فإذا توسعت هندسة تصميم المواقع في اهتماماتها لتحضن العالم ثلاثي الأبعاد للمباني فحينها نستطيع القول إن التصميم العمراني من ضمن ممتلكاتها الخاصة جداً.

إن المجتمعات المعمارية حول العالم تمنح جوائز للتصميم العمراني لمنتجات الأعمال المعمارية كل يوم وإلى المباني الفردية، بالتأكيد كل المباني تؤثر فيما يحيط بها لكن العديد من المعماريين أعطوا القليل من الانتباه لكيفية جعل أعمالهم تؤثر على دنيا العامة سواء كانوا لا يعرفون كيفية القيام بذلك أو أن السياق الاجتماعي الذي يعملون فيه يمنعهم من القيام بذلك. معظم المباني تمثل اهتمامات خاصة عن الاهتمامات العامة، وإن الالتزامات

الرئيسة للمعماريين تكون أولاً نحو عملائهم الذين يقومون بالدفع لهم، وكذلك التزامهم الآخر بسبب احتياجهم الخاص للتسويق لأنفسهم لكي يظلوا في ممارسة المهنة. وذلك من خلال التطبيق للرقابة والخطوط الإرشادية للتصميم حيث إنهم مضطرين للتعامل مع ما يشغل اهتمامات العامة. إن تصميم مبني فردي لا يكون تصميمًا عمرانياً إلا عندما يكون هذا المبنى مقاماً على أساس كونه محفزاً لتشجيع عملية إنشاء ما حوله كجزء من السياسة العامة، وتصميم مجمع من المباني يمكن أن يصبح تصميمًا عمرانياً.

إن الفصول الثلاثة التي تضمنها هذا الباب من الكتاب تغطي أعمال المهن التقليدية من التصميم والمنتجات التي تكون مرتبطة بها، تلك المنتجات نشرحها في الحالات الدراسية المستخدمة لكي نوضح العمل الذي يجعل هذه المهن الثلاثة تصميمًا عمرانياً والتي تكون بالفعل تصميمًا عمرانياً إذا تعاملت: (١) مع العالم ثلاثي الأبعاد، و (٢) تأثيرها على سياقها وليس ببساطة نتائج هذا السياق على التصميم، والخاتمة في النهاية أن وجهة النظر الموجهة إلى منتج التصميم العمراني تعتبر مهمة ولكنها محدودة، إذا كانت الرغبة الحقيقية هي فهم الطبيعة والمجال وما يصحبهما من تعقيدات.



### مشروعات تخطيط المدن وطبيعة التصميم العمراني

#### THE PRODUCTS OF CITY PLANNING AND THE NATURE OF URBAN DESIGN

التصميم العمراني غالباً ما يعتبر ببساطة أنه تخطيط للمدينة، فهل هو كذلك؟ بالنسبة للعديد من المهندسين أن أي نموذج يحتوي على أكثر من مبنى واحد يكون تخطيطاً للمدينة. ولهذا فبالنسبة لهم فإن معظم ما يوصف بأنه قلب التصميم العمراني في الباب الثالث من هذا الكتاب يكون تخطيطاً للمدينة. وبالنسبة لبعض المراقبين فإن تخطيط المدن هو تخطيط لاستعمالات الأراضي. وبالنسبة للبعض الآخر فإنه يتعلق بصياغة وتشكيل السياسات الاجتماعية والاقتصادية. إن جميع خطط المدينة تتعامل صراحة أو ضمناً مع التصميم العمراني بشكل أو بآخر، لكن العديد من سياسات التخطيط والتي تكون غير مرئية لتضمن التصميم تشكل تنسيق المواقع العمرانية للمدن، والمناطق الريفية على السواء (Craighead, 1991).

ويمكن أن نرى تخطيط المدينة أو البلدة بشكل مختلف في العديد من دول أوروبا وأمريكا اللاتينية وآسيا عن غيرها من الدول التي تتحدث الإنجليزية، بالإضافة إلى ذلك فإن اهتمامات هذا المجال غير مستقرة. فعلى سبيل المثال في الولايات المتحدة تأكيدات قد تفاوتت من مدينة إلى مدينة، وتغيرت مع مرور الوقت. بالنسبة إلى العديد من الفترات التي يغطيها هذا الكتاب فإن التركيز على الاهتمام كان منصباً على التخطيط الاجتماعي والاقتصادي، وفي قارة أوروبا فإن التخطيط والعمارة يكونان مرتبطين بشكل عام ومتضاربين في مجال فردي الذي يركز بقوة على الجودة المادية للمدن ونتيجة لذلك فإن تخطيط المدن غالباً ما يكون تصميمًا عمرانيًا.

عدد من قادة تخطيط المدن مثل إدmond باكون Edmund Bacon بمجرد رئاسته للجنة تخطيط المدن في فيلادلفيا كان مهتمًا جداً وبدرجة كبيرة بالتصميم العمراني فيما بين عامي ١٩٦٠-١٩٧٠م (انظر Bacon, 1974)، إن الحالة الاقتصادية للمدن الأمريكية في تلك الحقبة والعقد الذي تلاها كانت غير مستقرة، حيث كان الاهتمام بالتصميم العمراني غالباً يتنحى جانباً، لذا فقد بدأ المخططون في اعتبار أن البيئة المبنية لها أهمية هامشية في تأسيس جودة الحياة للأفراد، والدروس التي نتعلمها من ذلك أن هذه المدن تكافح وتناضل من أجل التنمية بأي تكلفة بالإضافة إلى تلك المدن التي نجحت في الحصول على الاهتمام بالتصميم العمراني، هذا التصميم الذي يراعي أن يقام بمستوى وبشكل جيد.

إن جودة بناء المدينة وضوابط سلوكها قد أثبتت أهميتها الاقتصادية ، فمنذ بداية التسعينيات وما تلاها قامت العديد من وكالات التخطيط بتأسيس وإنشاء العديد من قطاعات التصميم العمراني ، وقامت بتوظيف عمالة مهنية محترمة واسعة الاطلاع بالإضافة إلى العمالة التي اكتسبت خبراتها من خلال التعليم أو الممارسة للتصميم العمراني. في العديد من الأماكن يضعون هذا الوعي المتصاعد لأهمية تنسيق المدينة ، والذي يمثل دوراً مثيراً حول التصورات التي تجعل المدينة جيدة بين مخططي المدن الرئيسة ، كما أنها تمثل محاولة من جانب مهنة التخطيط لاستعادة المجالات المثيرة للاهتمام والتي كانوا يديرون ظهورهم لها.

### أنواع مشاريع التخطيط التقليدي: الخطط الشاملة

#### Traditional Planning Product Types: Comprehensive Plans

إن معظم تخطيط المدن يتعامل مع المدن القائمة بالفعل ، إذا كان الغرض هو تشكيل المستقبل بالنسبة للمدينة. إن هذه المنتجات سوف تكون على هيئة السياسات المكتوبة ، وهذه السياسات قد تكون مقبولة وملزمة من جانب بعض الهيئات التشريعية - وعلى مستوى المدينة فإنه يكون المجلس المحلي - إذا أريد لها أن تؤدي أي إجراء ، وهي خلق برامج محددة يجب أن تكون ممنوحة لوكالات معينة ، ويجب أن ترصد ميزانية لتمويل هذه البرامج . وإذا كان الهدف من التخطيط هو خلق نموذج الاستخدام الأمثل للأرض بالنسبة للمدينة المستقبلية ، فإن المنتج سوف يكون على هيئة خطة رئيسة ملونة ثنائية الأبعاد وفقاً لأنواع الأنشطة المصممة (صناعية - تجارية - سكنية ، وهكذا ...) والتي يجب تسكينها على كتلة الأرض ، دائماً ما تعتبر الشوارع حدوداً تفصل بين استعمالات الأراضي وليس كما تبدو كطريقة لربط الجانبين داخل منطقة واحدة. ولتنفيذ مثل هذه الخطط ، يجب تطوير رموز التقسيم للمناطق ، وكذلك تغطية الموقع ، ففي الولايات المتحدة نجد أن نسبة مساحة الدور (FAR) Floor Area Ratio (وهو نسبة مجموع مساحات الأدوار الصالحة للاستخدام في الموقع ككل وتعرف بنسبة الفراغات بالدور Floor Space Ratio (FSR) في أماكن أخرى) . إن رمز تقسيم المناطق سيتم عن طريقة تحديد استعمالات الأراضي المسموح بها ولكن يمكن أيضاً تحديد ارتفاع المباني المسموح به وكذلك عدد أماكن وقوف السيارات المطلوبة ، وقد كان الهدف هو تجنب الصراعات بين الأنشطة التي تتم في كل منطقة من المدينة . ونتائج تصميم هذه الأنظمة على البيئة المبنية الناتجة نادراً ما تكون موضع اهتمام كامل. أحد الأسباب لتطوير التصميم العمراني كنشاط مهني مميز هو أن نوعية البيئة لم تؤخذ في الاعتبار في تخطيط المدن.

يتداخل التصميم العمراني مع تخطيط المدن عندما يتضمن تخطيط المدن التصميم المادي الفعلي للمدن أو مناطقها ، إنها تشابك عندما تتعامل تلك الخطط مع الرؤية الخاصة بالمدينة ثلاثية الأبعاد ، والطرق الخاصة بإنجازها. ولهذا فإن التصميم الخاص ببرازيليا (انظر الحالة الدراسية في الفصل السابع) أو التصميم الخاص بالسي



سايد Seaside (كما في الفصل الثامن) يمكن اعتبارهما تخطيط مدن وتصميم عمراني. المنتج الرئيس لتخطيط المدن على أية حال ، هو الخطة الشاملة وهذا بشكل واضح منتج تخطيط مدن.

### البعد التصميمي في التخطيط الشامل للمدن القائمة

#### The Design Dimension of Comprehensive Planning for Existing Cities

إن التخطيط الشامل يحاول أن يتعامل في وقت متزامن مع البيئة الاقتصادية والاجتماعية الطبيعية وسياسات التصميم ، وفي بعض الأحيان تكون جودة البيئات المبنية موضع اهتمام لكن في أوقات أخرى خاصة في فترات النمو الاقتصادي البطيء تكون مهمشة . وإن الأهمية هنا هي الإنشاء والتطوير بأي تكلفة ، شريطة أن تسمح بوجود المزيد من الوظائف والزيادات في القاعدة الضرائبية وللبلدية التي تعاني ضائقة مالية. وفي مثل هذه الظروف حتى بالنسبة لأساسيات الاهتمامات البيئية (التلوث ، ومشاكل المرور ، وتدهور العالم الطبيعي) فإنها جميعاً تترك وتوضع على الرف تحت مسمى التقدم ، حيث إن جودة التصميم ينظر لها على أنها مسألة ثانوية ، إنها تدرك فقط أهميتها واهتمامها بالتجميل العمراني وليس بالحياة ولا ضوابط السلوك.

إن التخطيط الطبيعي ركز بشدة على توزيع استعمالات الأراضي واهتمامات وسائل المواصلات ، (من الناحية المثالية بطريقة مترابطة) ، وحتى وقت قريب ، وبالتأكيد مع عزل الأنشطة الملوثة والاستخدامات المزعجة بعيدة عن المناطق السكنية. بدأ العديد من تشريعات التخطيط يهتم بالصحة العامة والأمان ، وذلك بإصرارها على أن المباني والمجاور لها تُصمم لتوفر المستوى الأدنى على الأقل من الفراغات العامة المفتوحة وضوء الشمس والتهوية الجيدة للغرف السكنية. تلك الاهتمامات معاً مع كفاءة وفعالية نظام النقل وإزالة تلوث المياه والهواء تظل عاملاً هاماً في تخطيط المدينة وفي التصميم العمراني ، لكنها ليست الأمور الوحيدة التي تتطلب انتباهاً في جعل المدن جيدة. إن اهتمامات التصميم العمراني داخل تخطيط المدن تعكس وضع وحالة السياسات العامة تجاه التدخل المخطط في عملية التطوير. وفي بعض الأوقات يطالبون بزيادة الرقابة والسيطرة على ما تم بناؤه ، وكيفية إتمام هذا البناء ، وفي تارة أخرى هناك دعوات لسيطرة أقل ومزيد من الحرية لاتخاذ إجراءات خاصة. إن المحافظين الاقتصاديين يرون أن الضوابط على التصميم هي عائق أمام النمو الاقتصادي بينما السياسيون الاشتراكيون يرون أن نوعية التصميم هي النخبة والأهمية المختارة ، ومن الشيق هنا أن العديد من المطورين العقاريين أدركوا الفوائد المالية التي نتجت من التصميم ذي الجودة العالية والمرتفعة ، ومن هؤلاء الذين يقومون بشراء اختيارات مميزة متزايدة. وفي بعض الأحيان فإن هؤلاء المطورين يشكلون القوانين الخاصة بهم للسيطرة والرقابة على جودة دنيا العامة التي تشكل على يد مطورين ثانويين ، فهم يقومون بالدور الظاهر العام والذي وصف في الفصل الأول.

وفي العديد من الأماكن نجد أن العامة يطالبون بالدور الأكبر في تقرير الاتجاهات المستقبلية والتي يجب أن تسير عليها مدنهم. والتنوع في وجهات النظر قد أدى إلى العديد من المماريين، بوجه خاص، أن يتخذوا موقفاً من أن جميع الاهتمامات التصميمية عشوائية وشخصية وبأن معتقداتهم الشخصية جيدة مثل أي شخص آخر. إن تطوير الجسم النظري للمعرفة حول تفاعل الناس وبيئتهم، على أية حال، أدى إلى إدراك الأسئلة الجادة حول الأهداف والوسائل التي يمكن مناقشتها بشكل ذكي ضمن المنتديات العامة.

#### الاتجاه العام لسياسات تخطيط المدن والتصميم العمراني City Planning Public Realm Policies and Urban Design

هناك سياسات عامة في مجال تخطيط المدن والتي غالباً ما تكون مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالتصميم العمراني. معظم هذه السياسات لا تتعامل مباشرة مع الجودة الهندسية لشكل البناء لكن لها الأثر المباشر على الشكل والحيوية، أو الهدوء، والجو العام للأماكن وخطوط اتصال المدينة. إنهم يتعاملون مع مثل هذه المسائل على أساس أنها تحد من السلوك غير المرغوب فيه اجتماعياً وتوفير مستوى مرتفع من الرفاهية للسكان المقيمين، ولمستخدمي الأماكن العامة. هذه السياسات العامة يمكن أن تستهدف مناطق محددة من المدن. وإن الخطوط الإرشادية للتصميم العمراني بالنسبة للمناطق المركزية من جليندال Glendale في كاليفورنيا على سبيل المثال، شكلت سياسات المجال العام لمنطقة وسط المدينة (انظر الفصل الثامن)، فهناك الكثير مما يمكن تعلمه عن الترابط بين تخطيط المدن والتصميم العمراني من هذه الأمثلة.

سياسات التخطيط العام تتعامل عالمياً تقريباً مع سهولة الوصول إليها، وخدمة المباني وطرق المرور لمعالجتها. وهناك ضغط قوي أدى إلى ما يقرب من التنمية الشاملة للسياسات لتحديد إمكانية وصول الأشخاص على الكراسي المتحركة إلى أماكن مفتوحة لعامة الجمهور، ونتيجة للخوف العام من زيادة الجريمة؛ لذا فإن السياسات العامة كانت أكثر تحديداً في تشكيلها لمبادئ التصميم الذي يتعامل مع المراقبة الطبيعية، والسيطرة على الأراضي والإضاءة من الأماكن العامة. هذه الاهتمامات مرتبطة بالقدرة على الوصول واحتياج الأفراد للأمان الذي يظهر في (الشكل رقم ١٠٦). ومن أكثر الاهتمامات العامة بالنسبة للتصميم العمراني، وبالرغم من ذلك تحظى باهتمام ضئيل، "الاعتبارات الأوسع بالنسبة لشبكة الطرق العامة والأماكن المفتوحة وتعتبر متنفساً بالنسبة لكتل المباني وأسئلة جودة التخطيط العام وتهمل إلى حد كبير" في تخطيط المدن في بريطانيا (Punter and Carmona, 1997: 169). إن مسألة التصميم تأتي في الصدارة فقط عندما يقوم المواطنون المحليون والمخططون بمناقشة السمات المادية والرمزية للمدن المتواجدة والرغبة في الاحتفاظ بها.

وإن الأسئلة الخاصة بسمات الأماكن تكون نادراً ما تخاطب مدينة محددة. وعندما يحدث ذلك، يكون تشكيلها فقيراً، فعلى سبيل المثال في اجتماع لسكان بلدة ما قرروا أنهم يريدون الحفاظ على "الطابع الريفي" لبلدتهم. الذي قصد بهذا الهدف (وهو الحفاظ على طابع المكان)، لم يوضح على وجه الدقة لفظياً أو في الرسومات. فقد قام مجلس تخطيط المدينة بوضع التنظيمات الخاصة باستعمال الأراضي لمنطقتين على المستوى المحلي: واحدة لمنطقة تقسيم زراعي أو ريفي والأخرى منطقة تقسيم تجاري. وكان الهدف السابق في الإبقاء على الطابع الريفي للمنطقة عن طريق تحديد أكر واحد أو فدان (٠.٤٠ هكتار)، حيث كان هناك مطلب لكمية شاملة من واجهة الطريق، فإن قطع الأراضي المحددة سوف تكون حجمها ٣ أكر/ فدان أي (١.٢١ هكتار). أما في المنطقة المقسمة تجارياً فإن حجم قطع الأراضي المحددة كان واحد أكر (حوالي فدان على الأقل). وكان الهدف هو الحصول على منازل متناثرة في غط منتشر حول الريف. وبدلاً من ذلك ما تم تحقيقه كان موقعاً به واجهات الشارع قصيرة ولهذا فإن المباني كانت تخطط الطرق. إن السمات الريفية التي بحث عنها المواطنون المحليون قد ضاعت (Craighead, 1991)، وإن العديد من سياسات التخطيط تخفي مثل هذه العمليات للتصميم العمراني المتواري.

واحدة من المناطق الرئيسة التي يحدث بها مثل هذا التصميم العمراني المتواري هي تصميم الطرق، وإن المعيار الأول هنا هو تصميم لتوفير الأمان العام والقدرة على الوصول. وإن تعريف الأمان، على أية حال، يتأسس فقط بواسطة حجم الأجهزة في أغلب الأحيان فعربات الإسعاف والإطفاء يجب أن تكون قادرة على المناورة عبر الشارع، وإن مثل هذه المتطلبات للأماكن غالباً ما تكون مبالغاً. إن القدرة على الوصول هنا أيضاً تم تعريفها بشكل ضيق على أساس أنها تتمثل في سرعة تدفق حركة المرور. وإن للشوارع استخدامات ووظائف أخرى إذا كانت هذه المعايير البسيطة وحدها هي المنتخب على أساس كونها الأساس لتصميماتها ومستوى راحة المشاة فإن شخصيتهم العامة ربما تفقد، لقد أصبح عرض الشارع من أهم مواصفات التصميم الوحيدة وتصور الأبعاد ونتائجها ليست سهلة الفهم لأناس في مجالس التخطيط.

العديد من أفكار التصميم قد تم تنميتها بواسطة مهندسين معماريين أكفاء خلال النصف الأول من القرن العشرين وقد وجد أنها تؤدي إلى نتائج عكسية عندما يتم ترجمتها إلى قواعد المناطق. إن الفكرة التي تنادي بأن ضوء الشمس يجب أن ينفذ إلى كل غرف المعيشة في تصميم المناطق السكنية كانت فكرة سليمة ولكن عندما تطبق كمعيار وحيد في تصميم المناطق السكنية للشقق المرتفعة وهذا يخلق بيئات مملة ومزعجة مع القليل من الفرص للسلوك الاستكشافي الذي يقوم به الأطفال (انظر الشكل رقم ٧.١ و ١١.٣)، وعلى الأقل فإن الفراغ بين المباني يحتاج لأن يكون موضع اهتمام جيد وأن تحصل على معدل أكبر من الفرص السلوكية المتاحة. إن النظرة الأخيرة لأثر تنظيمات استعمال الأراضي في هيوستن Houston، تكساس يظهر أثرها غير المقصود على نوعية الأماكن العمرانية (Lewyn, 2003)، كان هناك انخفاض بالنسبة لأحجام الأراضي المخصصة لمنازل الأسرة الواحدة (لمتطلبات مواقف السيارات حيث كان ١.٣٣ سيارة لكل غرفة نوم في المباني السكنية)، أما عن عرض الشوارع وأحجام كتلة

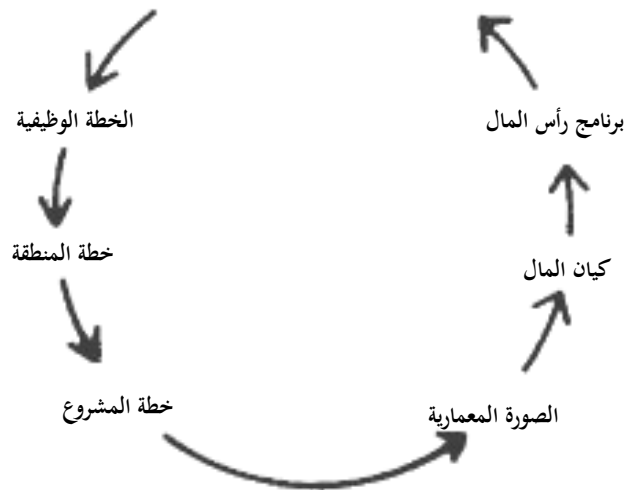
المباني فقد كانت (٦٠٠ قدم / ١٨٥ م بين نقاط التقاطع) مما جعل الحياة صعبة بالنسبة للمشاة ويشجع القيادة لمدة حتى لأكثر الضروريات محلية. إن كثافة التنمية التي تنتج من مثل هذه القوانين تجعل كل أنواع التطوير للإسكان والنقل العام مالياً غير مجد. وفي نفس الوقت فإن هذه القوانين لم تخفف من مشاكل المرور والازدحام التي تم تشريعها لتواجهها. ما هو مطلوب لتنمية التخطيط بطريقة بند بند، وكذلك أنظمة البناء هو التوصل إلى فهم كامل لنتائجها ثلاثية الأبعاد وكيف تعمل كنظام للضوابط.

إن تحديد المناطق والأنظمة الحالية في جميع أنحاء العالم تجعل من المستحيل بناء المناطق الجديدة التي لديها خصائص المناطق المحيطة بشكل جيد للمدن القائمة. وهذا من شأنه أن يجعل التصميم الحالي لباريس ولندن وبوسطن وسان دييغو مستحيلًا. القوانين صممت لتجنب التسهيلات البغيضة مثل الدخان المنبعث من المصانع التي تقع في المناطق السكنية، وليس أكثر من ذلك بكثير. لقد تغير العالم ويحتاج كثيراً إلى إعادة النظر.

#### التصميم العمراني كجزء من التخطيط الشامل Urban Design as Part of Comprehensive Planning

إن التنمية العمرانية هي عملية لا نهائية، لقد صورها إدmond باكون Edmund Bacon كما في الشكل رقم (٤،١) (Bacon, 1969). إن التصميم العمراني هو جزء هام جداً من عملية التنمية كما اعتبرها الكتاب هكذا، لقد فكر في خطط للمنطقة وخاصة أن خطط المشروع هي تصميم عمراني لأنها تظهر السمات ثلاثية الأبعاد التي تبحث عنها المناطق بالمدينة. إن المشكلة مع خطط المنطقة هي أنها فشلت في التعامل مع عملية التنفيذ وما تلاها من تشكيل لقوانين تقسيم المناطق؛ فهم لا يعتبروا الخطط غايات نهائية لكي تتابع وتبني بفعالية.

الخطة الشاملة



Courtesy of Edmund Bacon

الشكل رقم (٤،١). التصميم العمراني (تخطيط المشاريع والصور المعمارية) كجزء من عملية التنمية.

وإن الرسم التخطيطي لا يظهر كون عملية التنمية العمرانية سواء صراحةً أو ضمناً تتضمن اهتمامات التصميم الاقتصادي أو التصميم الاجتماعي، كذلك لا يظهر الصراعات بين مجموعات الاهتمام المختلفة التي تسترعي المخططين، وكذلك لا يظهر الصراع بين اهتمامات التصميم المادي والتصميم الاجتماعي والتصميم الاقتصادي. ولكن ما يظهره بالفعل هو أن اهتمامات التصميم العمراني ترجع لتغذي أي خطة شاملة بالنسبة لمستقبل المدينة، أغلب المخططات الشاملة فشلت في القيام بذلك. وسنغافورة هي المكان الوحيد الذي يختلف عن ذلك.

إن الخطة التشريعية الشاملة لسنغافورة تعتمد على مفهوم الخطة ثنائية الأبعاد (والتي أسست في الأصل عام ١٩٧١م) ولكن تم تحديثها في عام ١٩٩١م، ثم مرة أخرى في عام ٢٠٠١م (انظر الشكل رقم ١٠.١٢). والخطة تضع في الرؤية سلسلة من مدن جديدة تتفق مع طرق النقل التي تربط المدينة داخل كيان واحد، ولأغراض التخطيط فإن المدينة تم تقسيمها إلى ٥٠ منطقة تخطيطية، وكل منطقة لها مجموعة من التصميم والأهداف والمواصفات للاستخدامات والبناء مع الخطوط الإرشادية للتصميم لكل عملية تطوير جديدة، وحتى وقت قريب فإن كل هذه القرارات قد اتخذت سواء من هيئة إعادة التطوير العمراني (بالنسبة لسنغافورة المركزية) أو من هيئة تنمية الإسكان (بالنسبة للمدن الجديدة) وفقاً للمواصفات من جانب السلطات التشريعية. الآن السوق يسمح بلعب الدور الأكبر، ولا يوجد أي مدينة أخرى مع الحكومة المنتخبة ديمقراطياً لها مثل هذه الخطوط الواضحة للسلطة. ولها مثل هذه الرقابة المركزية في ضبط اتجاهات التصميم، ففي سنغافورة التصميم العمراني يحدث داخل إطار تخطيط المدن ككل أو ربما بشكل أدق، وتخطيط المدن يحدث داخل إطار التصميم العمراني.

إن سنغافورة هي الحالة التي يوجد بها سياسيون ذوو تعليم عالٍ، وذلك منذ الاستقلال وكانوا مهتمين بجودة البيئة المادية. ولقد كانت اهتماماتهم خاصة بالفاعلية والجماليات للبيئة. ولقد أدركت القيادات أن الفوائد الاقتصادية للعمل الإيجابي والمعيشة مع صورة حديثة واسعة. ولقد فهمت متأخراً أن المحافظة وإعادة تأهيل تاريخ المدينة من خلال النسيج الطبيعي ذي الأهمية الاقتصادية (كما في حالة السياحة) والاستحقاقات الاجتماعية (من حيث الهوية) بالنسبة لأهل سنغافورة. يرى العديد من الغرباء أن السيطرة التي فرضت لإنجاز أهداف الحالة تعتبر قاسية جداً، ولكن ليس في أي مكان من العالم نجد مدينة قد رقت نفسها بهذا القدر في هذه الفترة القصيرة من الوقت.

وهناك منهج مختلف تماماً قد استخدم في كوريتبا Curitiba بالبرازيل (انظر الفصل العاشر). هناك خطة شاملة ترجمت إلى عدد من إستراتيجيات تطوير البنية التحتية، ولقد كان الهدف هو الحصول على مشاريع تنمية متصلة داخل البنية التحتية الجديدة من خطوط وسائل النقل وخدمات أخرى مثل مراكز المجتمع. إن تصميم البنية التحتية يتضمن مكونات عمرانية وهندسية معمارية.

## المراجع الرئيسة Major References

- Hopenfeld, Morton (1961). The role of design in city planning. *American Institute of Architects Journal* 35 (5): 4-44.
- Lewyn, Michael (2003). Zoning without zoning. [http://www.planetizen.com/oped/item.php?id\\_112](http://www.planetizen.com/oped/item.php?id_112).
- Punter, John and Matthew Carmona (1997). Public realm policies. In *The Design Dimension of City Planning: Theory, Content, and Best Practice for Design Policies*. London: E & FN Spon, 169-77.
- Wasserman, Jim (2004). Growth experts push new zoning to spark aesthetic renaissance. *San Diego Union Tribune*. 22, February. <http://www.signonsandiego.com/news/state/20040222-1144-ca-reinventinggrowth.htm>.

## تخطيط المدن الجديدة والتصميم العمراني

### New Town Planning and Urban Design

في تصميم المدن الجديدة نجد أن أهداف التخطيط الشامل تقدم على هيئة خطة رئيسة ، فالخطة الرئيسة تقدم لنا رؤية لما نأمل أن تكون عليه المدن في فترة مستقبلية ما. وغالباً ما تكون هذه الخطة الرئيسة عبارة عن تقرير محدد لاستعمالات الأراضي في المناطق معتمدة على بعض الصور لشبكة وسائل النقل. وبالنسبة لبعض الأوقات ، فالخطة الرئيسة تكون تمثيلاً ثلاثي الأبعاد للحالة المستقبلية للمدينة كما هو الحال في مدينة رنكورن Runcorn الحالة الدراسية التي نتضمنها هنا.

ولقد اختيرت مدينة رنكورن لأنه كان يُحتفل بتجاربها المعمارية ، وكذلك بسبب أن الفرق بين التخطيط والتصميم العمراني واضح تماماً في عملية التطوير الخاصة بها . إن مدينة رنكورن تتكون من عدد من مشاريع التصميم العمراني الواضحة داخل الخطة الرئيسة ككل ، التي وضعت على هيئة نموذج ثلاثي الأبعاد ، ولقد اتبعت كل منظماتها هذا النموذج الموحد . ومع بداية الجيل الأول من القرن العشرين بدأت المدن البريطانية الجديدة بالإضافة إلى أماكن أخرى مثل كولومبيا ، ماريلاند (Columbia, Maryland) (انظر الشكل رقم ٤.٢) والجميع يتبعه ، تعتبر رنكورن النموذج المعياري الذي ما زال يستخدم بشكل واسع. والمدينة مقسمة إلى سلسلة هرمية من المناطق. لذلك فإن تصميم رنكورن كان يعتمد بشكل واسع على شبكة واضحة لوسائل النقل التي هي في الأغلب يمكن اعتبارها كتصميم عمراني بالتركيب.

إن إجراءات التخطيط والتصميم في رنكورن كانت متشابهة في السمات ، وذلك بالنسبة إلى الكثير من الأعمال الجارية في قارة أوروبا ، فالتخطيط والتصميم كانا مغلفين معاً في مجهود تصميم فردي ، ففي تطوير زولداس Zoldas وهي منطقة العمل المركزية الجديدة لأمستردام ، ذهب كل من التخطيط والتصميم العمراني معاً يد بيد. ولقد أشار مصمموها إلى أعمالهم على أنها تخطيط المدينة أكثر من أنها تصميم عمراني موضحين أن التمييز بين الاثنين في أغلب الأحيان لا يكون موجوداً ، بالرغم من أن الكثير من ذودس يعتبر محمداً معمارياً ، والشئ نفسه كان حقيقياً أثناء النصف الثاني من القرن العشرين في الدول الشيوعية من أوروبا الشرقية في الاتحاد السوفيتي

السابق، نجد أن عدداً من المدن الرسمية مع عدد سكان كبير يصل إلى المليون نسمة قد تم تنميتها عبر شمال آسيا ووسطها بالأسلوب نفسه.



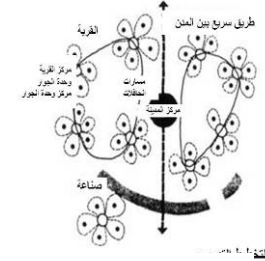
(ب)



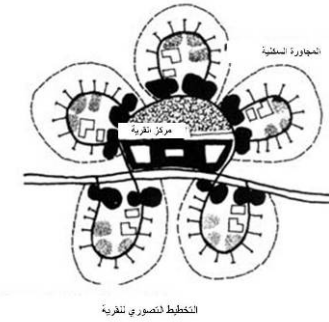
(ج)



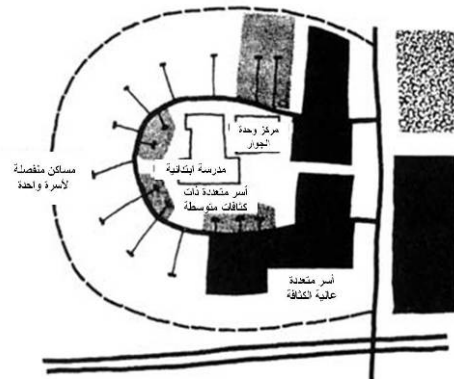
(د)



التخطيط التصوري



التخطيط التصوري للقرية



التخطيط التصوري للمجاورة

(أ)

الشكل رقم (٤, ٢). منظمة كولومبيا ماريلاند (Columbia, Maryland). (أ) التخطيط التصوري للمدينة. (ب) منظر من وسط المدينة (مركز المدينة) في عام ١٩٩٣ م. (ج) مركز القرية. (د) مركز المجاورة.

### حالة دراسية Case Study

رنكورن، إنجلترا، المملكة المتحدة: تخطيط المدن كهندسة معمارية و تصميم عمراني (١٩٦٥م +)

Runcorn, England, UK: City Planning as Architecture as Urban Design (1965+)

إن مدينة رنكورن هي البلدة التابعة لليفربول والمقامة على الضفة الجنوبية من نهر الميرسي. ولقد صممت لتأوي تعداداً سكانياً بنحو ٩٠ ألف شخص في موقع مساحته ٧٢٥ أكر / فدان (أي نحو ٢٨٠٠ هكتار). ولقد كان الهدف هو توفير فرص عمل جديدة وإسكان جيد للأفراد المقيمين في منطقة الميرسيسيد Merseyside. لقد دعمت عملية التطوير مالياً بشكل كبير من قبل الحكومة المركزية بلندن وشركة تطوير رنكورن، وصممت عن طريق التعاون المشترك بين الشركة و شركاء آرثر لينج Arthur Ling Associates. لقد كانت سهولة الوصول وتوفير أعلى درجة من حرية الانتقال هما المعايير الرئيسة في تصميم رنكورن، ولقد كان الهدف هو إقامة توازن بين استخدام المركبات الخاصة ووسائل النقل العام. إن أهمية البنية التحتية يمكن أن تُرى في التخطيط التصوري ونموذج تخطيط البلدة (انظر الشكل رقم ٤.٣ أ، ب)، فالطريق السريع يحيط بالبلدة، والشوارع المغذية للبلدة تسهل عملية الوصول إلى المناطق في رنكورن، و نظام النقل الجماعي المحلي كان يعتمد على حافلات ذات طابق واحد تعمل على طرق محددة. وذلك من أجل الحصول على نظام نقل محلي سريع وكذلك الحصول على طريقة وصول سهلة للبلدة (ومثال ذلك فالغالبية العظمى من السكان مقيمون داخل ٥٠٠ ياردة من مواقف الحافلات).

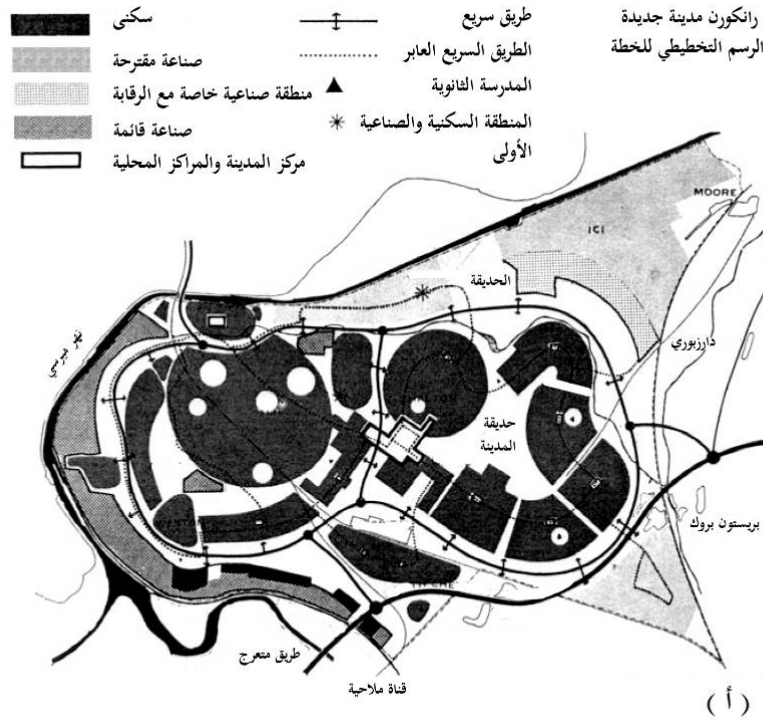
ويعتبر نظام الطريق السريع على شكل الرقم ثمانية هو الأكثر كفاءة؛ لأنه يربط المناطق السكنية بما يقترح أن يكون مركزاً للمدينة و مركز التسوق المرفق والمناطق الصناعية الخارجية، هذا المركز المقترح الآن هو مركز هالتون ليا للتسوق Halton Lea Shopping Centre، الذي يمكن أن نصل إليه بالسيارات من الطريق السريع والمحاط بمجموعة طرق لتسهيل مواقف السيارات المحيطة به. مثل هذه الاهتمامات هي قضايا تصميم عمراني أكثر منها تخطيط. إن ما نسميه الآن بمركز المدينة لم يكن مركز التسوق كما صمم في الخطة الأصلية لكن على العكس فهو قلب قرية رنكورن القديمة (انظر الشكل رقم ٤، ٤ أ).

ويعتبر مركز هالتون ليا للتسوق تصميمًا مجملًا للمنطقة (انظر الشكل رقم ٤، ٤ ب، ج) فهو بناء هيكلي ضخم. ديفيد جوسلينج وكيث سميث David Gosling and Keith Smith كانا المهندسين المعماريين الرئيسيين. والبناء حالة معمارية يفتخر بها وتمثل التخلي عن الفكرة الماضية لمركز البلدة (كما في قلب قرية رنكورن)، وتصميم المنطقة كقطعة واحدة كما هو الحال في طريقة العمل للتصميم العمراني، فالتصميم العمراني المنسق يستخدم الرقابة والحوافز والخطوط الإرشادية والتي تم استبدالها بالتصميم المعماري على مقياس كبير لاحتواء المستقبل.

إن الأداء الفعلي للمراكز من هذا النوع (على سبيل المثال واحدة من آخر المدن البريطانية الجديدة ميلتون كينز Milton Keynes) أدت إلى التخلي عن مثل هذه التصميمات مثل النموذج الموحد بالنسبة لمراكز المدن (Francis, 1991). والمحدودية لمثل هذه التصميمات الوظيفية أدت إلى زيادة في الحركة التقليدية الجديدة للتصميم العمراني. فمركز التسوق القياسي بضواحي كولومبيا، ماريلاند Maryland يعمل بنجاح كمركز عن مثيله في رنكورن والذي يعتمد على قاعدة النقل بالسيارة وهذا مفهوم جيد لمطوري العقارات مثل جيمس روز James Rouse.



في رنكورن تم تطبيق هذا الاتجاه من التفكير بالنسبة لمراكز التسوق على أساس كونها قلب البلدة والذي طبق أيضاً على النظام الخاص بالنقل - المشاة والمركبات - على المستوى المجتمعي، فكل مجتمع لديه المركز الخاص به الذي يوفر له الاحتياج الاجتماعي والاحتياج للتسوق اليومي. لقد صممت البنية التحتية لهذا الهدف وحينها يمكن لمناطق الإقامة أن تتصل أو تركب داخل هذا النظام. والمراكز المجتمعية مثل مواقف الحافلات التي تقع داخل ٥٠٠ ياردة (٥ دقائق سير) لجميع المقيمين، والسيارات تعمل كرابط بين المناطق السكنية وشبكة ممرات المشاة تمثل دوراً في ربط محتويات متعددة من المجتمع معاً.



Source: Runcom Development Corporation (1967)



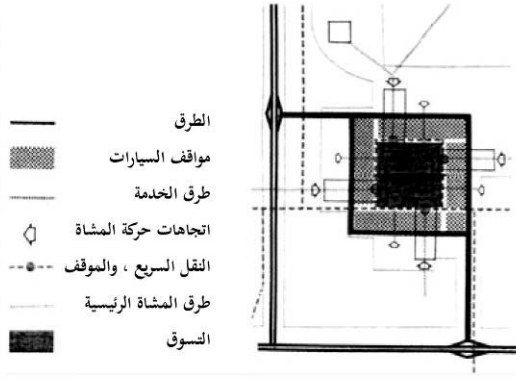
Collection of the author

الشكل رقم (٤,٣). خطة رنكورن الرئيسية. (أ) التخطيط التصوري للموقع العام للبلدة. (ب) نموذج رنكورن المقترحة.

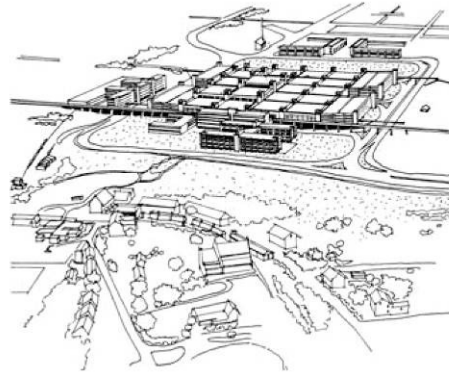


(أ)

Source: Runcorn Development Corporation (1967)



(ب)



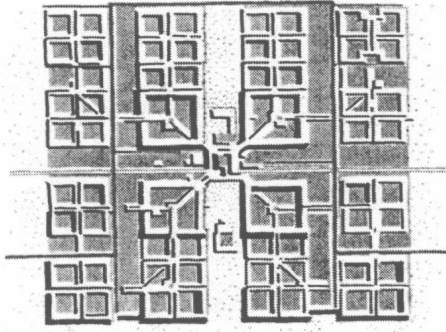
(ج)



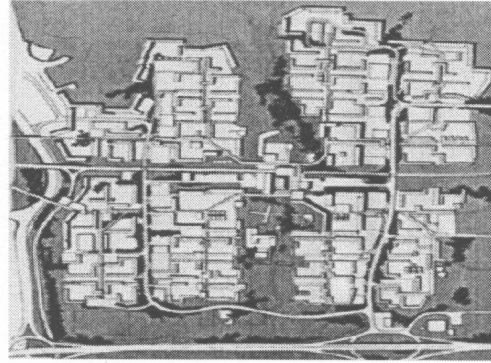
(د)

الشكل رقم (٤، ٤). مركز المدينة ومركز رنكورن للتسوق. (أ) مركز المدينة في عام ٢٠٠٤ م. (ب) الرسم البياني التخطيطي المقترح لمركز المدينة (مركز هالتون ليا للتسوق الآن). (ج) مركز هالتون ليا للتسوق (المرحلة الأولى). (د) مركز هالتون ليا للتسوق في عام ٢٠٠٤ م.

Source: Runcorn Development Corporation (1967)

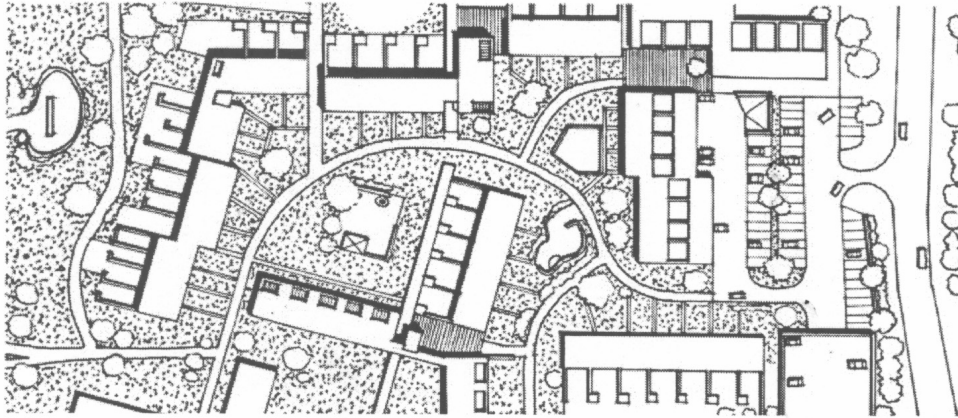


( أ )



Source: Runcorn Development Corporation (1967)

( ب )



( ج )



Drawing adapted from Runcorn Development Corporation (1967) by Thanong Poonteerakul

( د )

الشكل رقم (٤,٥). تصميم منطقة سكنية، رنكورن. (أ) تخطيط تصوري لتركيبية المجتمع. (ب) رسم تخطيطي للموقع العام متكيف مع تضاريس المنطقة. (ج) رسم تخطيطي للعلاقة بين الوحدات السكنية مع مواقف السيارات على مستوى التجمعات السكنية. (د) منظر للكتلة السكنية في عام ٢٠٠٤م.

تتكون المجتمعات من حوالي ٨٠٠٠ نسمة وهي تقسم إلى أربع مجاورات سكنية (انظر الشكل رقم ٤,٥ أ) وكذلك فإن هذه المجاورات تنقسم بدورها إلى تجمعات عنقودية clusters من ١٠٠ - ٢٠٠ نسمة الذين يشكلون وحدة اجتماعية محلية. مسافة السير إلى المدارس الابتدائية وكذلك نقاط استعمال نظام النقل العام وطبيعة خدمات المناطق ذات التسهيلات المختلفة تحدد أحجام مناطق الإسكان المختلفة وليس أي بيان اجتماعي عن طبيعة المجتمع. فبند الكهرباء ونظام شبكة المياه يمكن وضعها داخل أي إطار لكن خطوط المجاري ونظام الصرف الصحي تحتاج لأخذ علم الطبوغرافية الطبيعية بعين الاعتبار (انظر الشكل رقم ٤,٥ ب). هذان العنصران الأخيران من البنية التحتية ونظام المنتزهات الخضراء ينظمان البلدة إلى حد بعيد. والمناطق المفتوحة تتكون من حزام أخضر خارجي ودروب تتبع مناطق أرضية منخفضة باتجاه مركز المدينة ومركز المجتمعات.

إن تجميع الوحدات السكنية حول ممرات المشاة ذات النهايات المغلقة يدعم تطوير الشبكة الاجتماعية. فمواقف السيارات تتجمع في مناطق مخصصة لها، ومن هناك يسير الأفراد نحو أماكن إقامتهم والتي أنشئت كلها داخل ٥٠ ياردة من مناطق مواقف السيارات (انظر الشكل رقم ٤,٥ ج، د). ولقد كان الهدف من ذلك إتاحة فرص لنماذج وأشكال الأنشطة التي تشجع على التفاعل الاجتماعي بين الجيران خاصة الأطفال عن طريق تشجيع الاتصال غير المقصود الذي يؤدي إلى المجاورة.

تخطيط البنية التحتية لبلدة رنكورن به العديد من النوعيات العامة. فطبيعة التسلسل الهرمي للبلدة تتشابه مع العديد من المدن الجديدة الأخرى حول العالم، حيث إن تصميمات برازيليا Brasília وتصميم شركة ولاية جوجارت للسماذ Gujarat State Fertilizer Corporation (GSFC) في مدينة فادودارا Vadodara اعتمدت على فكرة مشابهة (انظر الفصل السابع). وإن البحث عن التخطيط الفعال يكون هو أيضاً واضحاً في تصميم منطقة آرانيا Aranya Township (الفصل العاشر). وإن التصميم المفصل لأنظمة البنية التحتية، وطبيعة شوارعها، وكذلك العلاقة بين المباني والفراغات المفتوحة تميزها عن بعضهم.

### المراجع الرئيسة Major References

- Runcorn Development Corporation (1967). *Runcorn New Town*. Nottingham: Midlands Engraving Co. Ltd.  
Gosling, David and Barry Maitland (1984). *Concepts of Urban Design*. London: Academy Editions, 91-4.  
Thomas, Ray and Peter Cresswell (1973). *The New Town Idea*. Milton Keynes: The Open University.

### التعليق: هل التخطيط مجرد تصميم عمراني أم هل التصميم العمراني مجرد تخطيط؟

#### Commentary: Is Planning just Urban Design? Is Urban Design just Planning?

إن التداخل بين الاتجاه السائد للتخطيط العمراني واهتمامات التصميم العمراني هو شيء جوهري وأساسي خاصة في تخطيط وتصميم المناطق، إنه شيء سهل لكنه مضلل أن نرى عملية التخطيط على أساس كونها أحادية الاتجاه والتي تترجم من قرارات تخطيط المدن إلى قرارات تصميم عمراني والتي تترجم فيما بعد إلى مبانٍ وتنسيق للمواقع، وإن التدقيق لصنع القرارات يجب أن يذهب إلى طريق آخر أيضاً. فالقرارات الهامة على المستوى التفصيلي لها نتائج أوسع نطاقاً، ولهذا فإن عملية تخطيط المدن بأكملها يمكن أن نراها على أساس أنها عملية انتقال من مستوى المنطقة إلى مستوى المدينة ثم إلى المستوى الإقليمي. وقرارات فإن آثارها تكون متشابكة على كل المستويات، فمن الممكن أن نرى أن التصميم العمراني باعتباره تخصصاً فرعياً داخل التخطيط، حيث يجتمع مع العمارة وتنسيق المواقع. على الجانب الآخر فمن الممكن أن ندرك التصميم العمراني على أنه الوسيط بين التخطيط والعمارة وليس هذا ولا ذاك بالرغم من أنه يشمل الاثنين. وربما يكون التخطيط منطقة فرعية من التصميم العمراني! ومن هذا الرأي فإنه بمجرد أن تتخذ القرارات على مستوى المنطقة فإن المشاكل الخاصة بالعلاقات المتبادلة بين المناطق يمكن أن نتعرف عليها.

إن تصميم الروابط بشكل خاص هو جزء من التخطيط الكلي ومن إستراتيجية التنمية الطبيعية للمدينة، فهي المحرك الذي يتعلق عليه كل النسيج الكلي للمدينة، فهي قوة التشكيل لتصميم المدن الجديدة. وإنها تغذي التصميم العمراني على مستوى المنطقة. وهكذا فإن التصميم العمراني هو جزء من تخطيط المدن ويساهم في تخطيط المدن أيضاً. وتخطيط المدن نفسه نادراً ما يكون تصميمًا عمرانياً بالرغم من أنه يتعذر تمييز تخطيط المدن والتصميم العمراني في أماكن مثل برازيليا. ربما نستطيع القول بأن مثل ذلك أيضاً يوجد في رنكورن.

وهناك نوعان من منتجات أعمال التخطيط للمدينة التي يمكن أن تكون تصميمًا عمرانياً: كالمخطط الرئيسة وخطط المناطق، فمخططات المناطق يمكن أن تقسم إلى أعداد كبيرة من الأنواع؛ تصميمات مراكز المدن وبالأخص تصميمات المجاورات السكنية، وهناك أيضاً أمثلة لنماذج أخرى من خطط المناطق على سبيل المثال المناطق الصناعية والتجديد العمراني للأحياء. ولكي يكون التصميم عمرانياً كلياً فإنه في حاجة إلى التعامل مع الجودة ثلاثية الأبعاد للمدينة ومع العمليات التي تقابل الموضوعات المحددة والتي تتماشى مع الرؤية المستقبلية التي تمثلها.



## مشروعات تنسيق المواقع وطبيعة التصميم العمراني

### THE PRODUCTS OF LANDSCAPE ARCHITECTURE AND THE NATURE OF URBAN DESIGN

جميع التصميمات العمرانية وبدون استثناء سواء المبنية والتي كقطعة واحدة تتضمن عناصر من تنسيق المواقع، والعديد من التصميمات العمرانية بالتركيب تكون مشاريع لتصميمات تنسيق المواقع والعكس. والآثار التاريخية والميادين والمتنزهات الموصوفة هنا هي جميعها متصلة داخل إطارات العمل للمدن الحالية لكي تقوم بدورها كحافز للتنمية أو على الأقل لوقف التدهور. إذن ما الذي يفرق منتجات تنسيق المواقع عن غيرها من التصميم العمراني؟ إن جودة التنسيق للفراغات المفتوحة تكون حاسمة بالنسبة للمدن مع الإدراك لجودتها. وأن الشوارع والميادين والمتنزهات في المدن، مثل لندن تشكل جزءاً من صورتها الدولية، فمن الصعب أن نعتبر باريس بدون شوارعها الواسعة أو سنغافورة بدون ممشى على طول واجهة النهر أو سانت لويس بدون ساحة المدخل (انظر الشكل رقم ٥.١). إن سمات كل هذه الأماكن تعرف ليس فقط عن طريق تنسيق مواقعها لكن أيضاً عن طريق المباني التي تواجههم والأنشطة التي تولدها. إنها الاعتبارات الخاصة بالعالم ثلاثي الأبعاد الذي تم تجربته بمرور الوقت والذي يعتبر مركزياً بالنسبة لأعمال التصميم العمراني، ومعظم تنسيق المواقع في المدينة تهتم فقط بالفراغات بين المباني، ومن أولويات اهتماماتها هو المسقط الأفقي.

#### مشروعات تنسيق المواقع: مراكز التسوق، والميادين، والشوارع، والمتنزهات

##### The Products of Landscape Architecture: Malls, Squares, Streets and Park

إن التصميم الخاص بالشوارع، والميادين، والمتنزهات، والأماكن العامة الأخرى في الغالب يشير إلى كونه تصميمًا عمرانياً من قبل مهندس تنسيق المواقع، وعدد من جوائز برنر Bruner للتصميم العمراني، والتي لها قاعدة ثقافية واسعة في التفكير بشأن وظائف شكل المبنى قد تم تمثيلها في الشكل رقم (١.٦)، وذهبت إلى مثل هذه التصميمات، فالعديد إن لم يكن الأغلبية من مثل هذه الفراغات قد صممت بالفعل على يد الممارسين بدلاً من مهندسي تنسيق المواقع، وربما بسبب طابعها الصلب بدلاً من طابعها الأخضر. وفي بعض الأحيان هي نتيجة للعمل المشترك بين الممارسين ومهندسي تنسيق المواقع (مثال ميدان برشينج في لوس أنجلوس Pershing Square in Los Angeles).

تاريخياً فإن المباني التي تحيط بالعديد من الميادين المحيية في أوروبا قد بنيت قطعة بقطعة خلال فترة زمنية طويلة. وفي بعض الأحيان تكون كل قطعة خاضعة لضوابط التصميم، لكن في أوقات أخرى فإن المعمارين المشتركين في تصميمها يقومون بتصميم القطع بذوق حسي عالٍ مع إحساس بالاهتمام بالسياق الذي يتم تصميمه، وساحة سان ماركو في البندقية Piazza San Marco هي أفضل مثال نعرفه (انظر الشكل رقم ٥,٢).



Courtesy of Development Strategies, St. Louis

الشكل رقم (٥,١). بوابة ساحة، سانت لويس (Gateway Plaza, St Louis).



Collection of the author

الشكل رقم (٥,٢). ساحة سان ماركو في فينيسيا (Piazza San Marco, Venice).





الشكل رقم (٥,٣). سلم في بنكر هيل ، لوس أنجلوس (Bunker Hill, Los Angeles).

بعض التصميمات لممرات المشاة، والسلالم، والمسارات التجريبية، والساحات، وجماليات الشوارع والمنتزهات هذا كله يدخل أكثر من غيره تحت عنوان التصميم العمراني. و التصميم لأي فراغ مفتوح هو ببساطة شديدة تنسيق مواقع إلا إذا كانت مصممة كوحدة مع المباني المحيطة كما في ميدان باريس، برلين (Pariser Platz, Berlin) (الفصل الثامن). هذه التصميمات تحدث بشكل كثير ومتكرر عند إنشاء المدن الجديدة وفي تصميمات المناطق الجديدة (على سبيل المثال ساحة باترنوستر Paternoster Square، وأيضاً في الفصل الثامن) وكذلك عند إعادة تصميم الفراغات المفتوحة في المدن القائمة (الشكل رقم ٥,٣).

المزيد من إدارات المدينة أدركوا أهمية تصميم الفراغات المفتوحة في خلق صورة إيجابية عن مدنها وعلى سبيل المثال، هذا الاتجاه واضح تماماً في كناري وارف Canary Wharf (انظر الفصل الثامن). في بورتلاند، أوريغون (Portland, Oregon)، ومع التنوع في الميادين في وسط المدينة والاهتمام بتنسيق شوارعها لاقت نجاحاً في خلق صورة إيجابية للمنطقة المركزية للمدينة، فالميادين المنتعشة والسلالم (التي غالباً ما تكون قطعة نحتية)، والأرصفة المرصوفة جيداً جميعها أضافت إحساساً بالكرامة والسمو للحياة العمرانية ووفرت لنا أماكن نتوقف عندها. لقد تعلمنا الكثير حول تصميمهم من خلال فحصه والذي يعتبر جميلاً ومستعملاً بشكل جيد (انظر على سبيل المثال Broto, 2000; Billingham and Cole, 2002; Gehl and Gemzøe, 2003). ونحن في حاجة لدراسة نفس القدر من المباني المهجورة وتلك التي فسدت بسرعة (مثال ذلك ساحة إيطاليا Plaza d Italia في نيو أورليانز ١٩٧٥-١٩٧٨ م، والنحت؛ انظر الشكل رقم ٥,٤). وفي هذه الحالات غالباً ما يكون التصميم ليس هو المشكلة لكن البيئة المحيطة به. فإما السياق لا يهتم بالأشكال التي يعرضها التصميم الجديد وإما أن القيمة المحفزة المتنبأ بها للمنظر الجديد لم تكن مجسدة.

والشيء الراسخ في التفكير بعمق سواء بالنسبة للعمارة أو تنسيق المواقع هو أن الفراغات المفتوحة في المدن دائماً ما تكون فكرة جيدة في أي مكان وفي كل مكان. واحد من بين الدروس المستفادة من القرن العشرين هو أنه من حيث الحياة العمرانية هذا الاعتقاد يجب أن يكون مختلطاً (انظر J. Jacobs, 1961). في العالم الأنجلو-أميركي هناك أيضاً اعتقاد بأن الأشجار والخضرة عناصر مرغوب فيها تلقائياً لمنظر المدينة وغالباً ما تكون فعلاً كذلك. لكن العالم مليء بأمثلة للعديد من الميادين بدون أشجار وتكون سطحية جداً مثل ساحة سان ماركو Piazza San Marco وكذلك الشوارع، فالمدن أيضاً مليئة بالمتنزهات غير المحببة أو المجهدة والمهجورة، والتي لا تمثل حتى الرثة للمدينة والتي غالباً ما تكون ضارة في الأجواء الحارة.



(أ)



Photograph by Ruth Durack

(ب)

الشكل رقم (٤، ٥). اثنان من الميادين العمرانية. (أ) نافورة كيلر، بورتلاند، أوريغون. (ب) ساحة إيطاليا Plaza d'Italia ، نيو أورليانز في ولاية بريسيتين.

أما على المستوى الفكري فإن مهندسي تنسيق المواقع يتخذون مواقعهم للمساهمة في التصميم العمراني ليس فقط على مستوى التصميم المفصل لكن على مستوى مقياس المدينة (Bunster-Ossa, 2001). يجب أن يمتد اهتمام مهندس تنسيق المواقع ليتضمن صحة البيئة البيولوجية للمدن وآثارها الجانبية التي تؤثر على الحالة الوظيفية لكوكب "الأرض". بينما يوجد هناك تأكيد قوي لتصميم المدن مع الطبيعة في الذهن (Spirm, 1984) فإن القليل من معماري تنسيق المواقع أصبحوا مرتبطين بعمق بالتصميم العمراني.

### المراجع الرئيسة Major References

- Billingham, John and Richard Cole (2002). *The Good Place Guide: Urban Design in Britain and Ireland*. London: T. Batsford.
- Broto, Carles (2000). *New Urban Design*. Barcelona: Arian Mostaedi.
- Gehl, Jan and Lars Gemzøe (2003). *New City Space* [translated by Karen Steenhard]. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Jacobs, Jane (1961). The peculiar nature of cities. In *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 29–140.
- Spirm, Ann Whiston (1984). *The Granite Garden: Urban Nature and Human Design*. New York: Basic Books.

### مراكز تسوق المشاة، وممرات المشاة، والمسارات التجريبية

#### Pedestrian Malls, Walkways and Experiential Trails

عناصر الحركة كجزء من مشاريع التصميم العمراني يمكن أن تأخذ العديد من الأشكال معتمدة على نمط وسائل النقل المستخدمة، فعلى مستوى سرعة الحركة هي تتعلق باستخدام المركبات وعلى مستويات أخرى هي تتضمن ممرات المشاة والسلالم والطرق المغطاة والتي صممت لتحسين خبرات المشاة. وفي بعض الأحيان يكون الغرض ببساطة هو توفير الراحة والحماية لكن في أحيان أخرى يكون لتحسين الخبرات المتعاقبة للمدن بمجرد أن يسير الفرد في شوارعها.

واحدة من الأفكار المسبقة للمصمم هي أن السيارات تعتبر سيئة ويجب إبعادها عن الطريق. وما يجب أن ندرکه هو أن استخدام السيارة يكون جزءاً هاماً في كثير من أوجه الحياة ومولداً للنشاط. أحياناً حركة السيارات وحركة المشاة تحتاج لأن تكون منفصلة. والطريقة القياسية هي تزويد الشوارع بالأرصعة وممرات المشاة. والشوارع المخصصة للمشاة وتشكيل المباني الضخمة تكون وسيلة أخرى. طريقة أخرى للفصل بين المشاة ومرور السيارات وهي بشكل رأسي، فممرات المشاة المعلقة والممرات التي تحت الأرض قد صممت لتسهيل تدفق الأفراد وبالرغم من ذلك فإن تصميماتهما لم تعد أن تكون في نطاق مسئولية مهندسي تنسيق المواقع.

في العديد من المدن حول العالم شوارع رئيسة قد أغلقت أمام حركة مرور المركبات وتحولت إلى طرق للمشاة. والبعض مثل ستروجرت Strøget الشوارع الضيقة في كوبنهاجن ، والتي كانت مشهورة عالمياً (انظر الشكل رقم ٥.٥). ومثل هذا التحول استمر أيضاً في (طريق نانجينج Nanjing في شنغهاي ، ١٩٩٩م). وكان الهدف من ذلك هو جعل الحياة أكثر متعة للمشاة ، وكذلك لتحسين خبراتهم وتجاربهم التسوقية ، وهكذا تزداد الحالة الاقتصادية للمحال التجارية في بعض الأماكن ، حيث عادة ما يكون الشارع ضيقاً والوجهات واضحة عند طرفيه ، هذه التحويلات كانت ناجحة بشكل كبير. بينما في أوقات أخرى فشلت ، والعديد من هذه الشوارع تحول مرة أخرى ليستخدم في حركة مرور المركبات. وفي مثل هذه الحالات كان هناك اتهام ولكنه في بعض الأحيان كان اتهاماً غير عادل في تسريع حدوث عملية الاضمحلال لتجارة التجزئة.



Collection of the author

الشكل رقم (٥,٥). ستروجرت Strøget ، كوبنهاجن.

فالمسارات التجريبية تسلط الضوء على الأماكن وتربطها معاً معتمدة على بعض المواضيع ، وهذه المواضيع دائماً ما تكون تاريخية ، ولكنها يمكن أن تعتمد أيضاً على الروائح واللمس بالنسبة للمكفوفين أو على مجموعة من أنشطة ما ، أو ببساطة مجموعة من التجارب الجمالية ، أحد أهداف هذه المسارات هو تحسين صورة المناطق أو الصورة الذاتية لمجموعات من الأفراد عن طريق جذب الانتباه إلى الأماكن التاريخية الاجتماعية والتي لم تلاحظ أهميتها. والأماكن على طول الطرق لها صورتها التي يتم تحسينها في المقام الأول من خلال تنسيق المواقع وعملية تجديد المباني ، وبعض من المسارات تقوم ببساطة بربط الأماكن حيث تحدث الأحداث بدون الكثير من التفاصيل الإضافية (على سبيل المثال مسارات شارع هاي ماركت ماساكر في شيكاغو Haymarket Massacre trail) ، بينما توجد هناك مسارات أخرى لديها صور فوتوغرافية وقد لاقى اهتماماً كبيراً مؤخراً من تنسيق مواقعها لرفع نوعية

البيئة المحيطة، هذه الخطوة ربما تتضمن عملية رصف مميزة وأثاث الشوارع من أعمدة الإنارة، وأماكن الجلوس، وصناديق القمامة، وكذلك الجداريات ومجموعة من النباتات.

هناك العديد من المسارات من هذا القبيل، توجد في كل مدينة كبيرة تقريباً، والعديد من المدن الأصغر لديها البعض منها، العديد من المدن لديها مسارات معمارية والتي تعرض مظهرها المعماري التاريخي، وبالنسبة للعديد من الأفراد فإن تصميم مثل هذه المسارات تكون أعمال تصميم عمراني وبالنسبة لآخرين فهي تنسيق مواقع أو قد يكون حتى تخطيطاً اجتماعياً، والكثير يعتمد على امتداد هذه المسارات في دمج المباني والفراغ الذي بينها، وهذا الامتداد هو ببساطة عبارة عن مسار بين شوارع المدينة، ولقد جذب مسار حرية بوسطن Boston's Freedom Trail الكثير من الانتباه إلى تصميمه عبر السنوات. في أحمد آباد Ahmadabad لا شيء تقريباً.

### المراجع الرئيسة Major References

- Brambilla, Roberto and Gianni Longo (1977). *For Pedestrians Only: Planning and Management of Traffic-Free Zones*. New York: Whitney Library of Design.
- Hayden, Dolores (1995). *The Power of Place: Urban Landscapes as Public History*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Rubenstein, Harvey M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. New York: John Wiley.

### حالة دراسية Case Study

المركز التجاري المركزي لأوك بارك، مدينة أوك بارك، إيلينوي، الولايات المتحدة الأمريكية: مركز تجاري بني وهدم في الفترة ما بين (١٩٦٧ م، ١٩٨٩ م)

**Oak Park Center Mall, Oak Park, Illinois, USA: A Mall Built and Demolished (1967, 1989)**

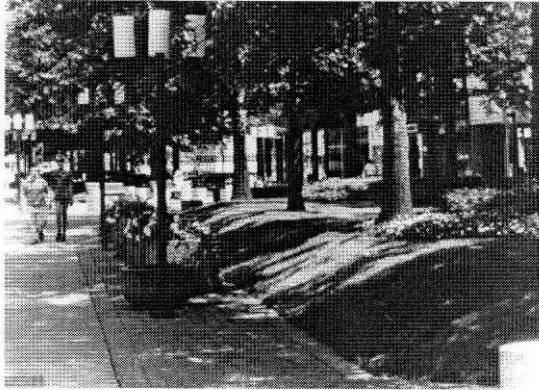
لقد قام مخططو المدن و المعمارين ومهندسو تنسيق المواقع بتعزيز فكرة التسوق في الشوارع، وذلك في العديد من البلاد على أساس كونها آلية لمساعدة الأنشطة التجارية الثانوية ولبقاء ازدهارها. لقد اشترك تجار التجزئة معاً لأنهم كانوا (كمن يتمسك بالقشة) على أمل بقاء أعمالهم، ففي بعض الأحيان كانوا يجبرون على الإغلاق وأحياناً لا. إن شارع لوك Lake Street الذي يقع بين طريق هارلم Harlem Avenue وطريق فورست Forest Avenue في أوك بارك Oak Park، في ولاية إيلينوي قد تم إغلاقه أمام حركة المرور وتحويله إلى منطقة للمشاة في أوائل السبعينيات. والآن أعيد فتحه لحركة المرور مرة أخرى.

وفي منتصف الستينيات اتبع مخططو مدينة أوك بارك حلاً مطوراً وبشكل جديد للتصميم العمراني العام لهذه الفترة بهدف تحديد الاهتمام بمدينة أوك بارك. ولقد أصبح الشارع مركزاً تجارياً مركزياً لأوك بارك. وكان جو كار Joe Karr وشركاؤه في شيكاغو معماري تنسيق المواقع، وقد تم إنشاء أثاث الشوارع وأشجار الأوكا التي تبلغ من العمر ١٠ سنوات، قد تم زراعتها لخلق منطقة لتجارة التجزئة جذابة وصديقة للمشاة، بتكلفة قدرها ١.٥ مليون

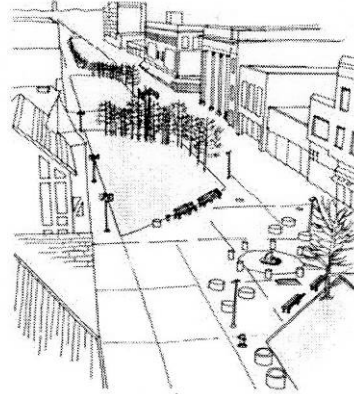
دولار (انظر الشكل رقم ٥.٦ أ ، ب). لقد سيطرت الأشجار على التصميمات التي يمكن أن تظل موجودة كجزء من منطقة المركز التجاري شارع ماريان Marian Street والذي لا يزال حتى الآن.

إن تصميم المركز التجاري نال الكثير من الإعجاب ، ولكن في أواخر الثمانينيات كانت قد تناقصت كل مبيعات تجارة التجزئة على هذا الشريط وأغلقت العديد من المحال. لقد وصلت مبيعات تجارة التجزئة على طول المركز التجاري إلى ذروتها وبلغت ٥٠ مليون دولار في عام ١٩٧٢م ، ولكنها تناقصت لتصل إلى ٢٦.٥ مليون دولار في عام ١٩٨٧م. وكان المركز التجاري هو السبب إلى حد ما ، ومحلات كبرى مثل ويبولت Wiebolt ، وليتون Lytton ، ومونتجومري وارد Montgomery Ward ، ومارشال فيلد Marshall Field ، قد تُركت ، والثلاثة محلات الأولى كان مخططاً لها أن تغادر قبل أن يبدأ بناء المركز التجاري والأخير كان له إمكانية الوصول إليه بالمركبات ؛ لذا لم يكن المركز هو الملام بسبب زوالهم ، وفي عام ١٩٨٨م قامت لجنة مشاريع الفراغات العامة Projects for Public Spaces (PPS) بالعمل مع لجنة مركز تسوق أوك بارك Oak Park Mall ، والمطورين العقاريين ، وذلك في تحديد نجاح المركز التجاري من عدمه ، فلقد قامت بإجراء الاستطلاعات اللازمة والتصوير الضوئي المتقطع للتحقيق عن مدى تردد وكثافة نشاط المشاة في المركز التجاري ، وقدمت النتائج في سلسلة من الاجتماعات العامة ، ومن ثم أسفرت عن وضع مجموعة من التصميمات وما يصحبها من قرارات إدارية.

وقررت لجنة تخطيط المدينة بالرغم من المعارضة المحلية الكبيرة والنقد الذي وجهه لهم من إعادة فتح الشارع لحركة مرور السيارات. وقد زادت المعارضة لهذه الفكرة ؛ لأن الناس كانوا يحبون التجوال داخل المركز التجاري وكان المكان ممتعاً بالنسبة لهم. وقد قال هنري أرنولد Henry Arnold عام ١٩٩٣م ، أنه كان سيصبح مثلاً لتصميم عمراني يحتذي به إذا سمح له بالتنمية لمدة ١٠ سنوات أخرى ، وأن تقوم المحال هي الأخرى بالتكيف مع فكرة التغيير في الحي المحيط بها. بالإضافة إلى ذلك ، فإن فكرة إنفاق ٢.٧٦ مليون دولار على إرجاع الشارع إلى حالته التي كانت عليه قبل التحول عندما كانت السندات الأصلية على وشك الاستحقاق في عام ١٩٩٢م وكانت بمثابة اللعنة على العديد من الناس ، لقد أعدت PPS تصميماً ، وأدمجت به الشارع المعاد فتحه مع خطة لإدارة تجارة التجزئة وخطة للأماكن العامة. وقد أعدت هذه الخطط الرئيسة من قبل مجموعة لاکوتا Lakota Group مع س. ب. فريدمان S. B. Friedman وشركة المقاولات DLK وكذلك فريق نقل المترو (انظر الشكل رقم ٥.٦ ج ، د).

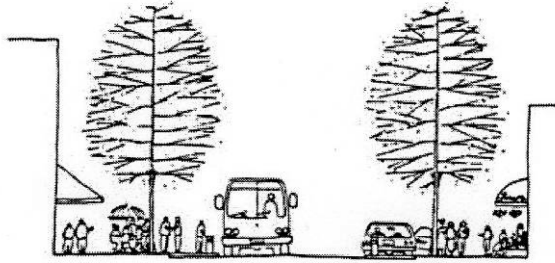


(ب)

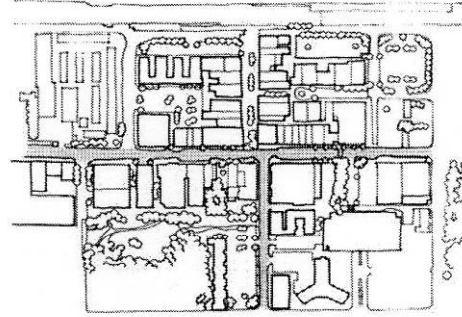


(ا)

rawing by Yin Yin

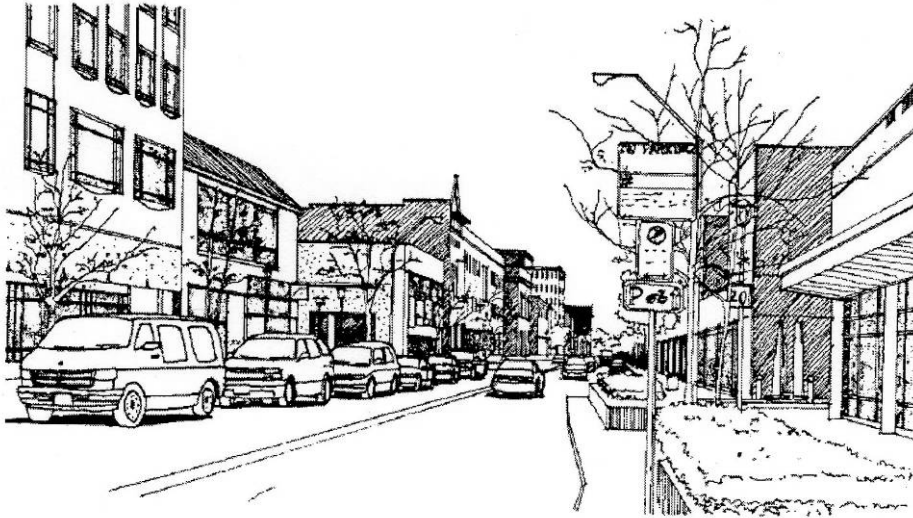


(د)



(ج)

Collection of the author



(هـ)

Drawing by Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٥، ٦). مركز تسوق أوك بارك Oak Park Center Mall. (أ) رسم تخطيطي لشارع ليك والمخصص للمشاة. (ب) منظر للمركز التجاري في عام ١٩٨٨م. (ج) الخطة الرئيسية من أجل عودة حركة المرور لشارع ليك. (د) قطاع عريض من شارع ليك كما اقترح في الخطة الرئيسية. (هـ) شارع ليك في عام ٢٠٠٤م.

إن عملية تدمير المركز التجاري وإعادة تعمير ليك ستريت Lake Street قد حدثت في عام ١٩٨٩م. ولقد كان هنا انتباه كبير نحو تصميم المواقع للأرصعة والتشجير لكي تستعيد الجو المرغوب فيه والذي كانت تمتلكه ممرات المشاة في المركز التجاري. في عام ١٩٩٠م كان هناك انحدار في معدلات الشواغر إلى ١٩٪ وكان أيضاً هناك اهتمام كبير بالعقارات التجارية الأخرى من قبل المستأجرين الجدد المحتملين. وما يسر الآن أن شارع ليك أصبح ببساطة هو شارع آخر للتسوق في الضاحية (انظر الشكل رقم ٥.٦ هـ).

إن ما تعلمه مخططو المدينة هو أن مشروع تنسيق المواقع بمفرده لا يحسن الأعمال في مثل هذه الحالات وبالرغم من ذلك فقد تم تنفيذها. فليس هذا هو الدرس الذي يؤخذ عالمياً في التصميم (Fitzgerald, 2004). إن تجهيز الشوارع للمشاة pedestrianization تعتبر فكرة جيدة. ولإنجاحها يجب أن يكون إغلاق الشارع في مواقع ذات إستراتيجية عالية وموظفة جيداً. إن شارع ليك ناجح تماماً الآن؛ لأنه قد تم فيه بناء عدد اثنين من مواقف السيارات غير المرئية وذلك لتحسين عملية الوصول، وبالتالي كان هناك خليط متعدد الأشكال من المحال التجارية التي جاءت استجابة لطلب السوق. فإنها تخدم المتسوقين الأثرياء الذين حضروا إلى المنطقة بسبب عملية تحسين أولك بارك ولكن على مستوى صغير مما كانت عليه في ذروتها.

في المدن الأصغر في الولايات المتحدة والتي تمتلك منافسة قوية نتيجة إنشاء الشريط التجاري للضواحي ومراكز التسوق فإن مثل هذه المراكز التجارية بالشوارع الرئيسية لا تعمل، أما في أوروبا فيوجد هناك العديد من الأمثلة للمناطق المركزية للمشاة الناجحة على أعلى المستويات في المدن ومن بينهم جلوستر Gloucester في إنجلترا، وواجينينجين Wageningen وأرنهيم Arnheim في هولندا، وجرينبول Grenoble في فرنسا، وميونخ Munich في ألمانيا. إن ممرات المشاة ليست العلاج لكل أمراض المدينة؛ فهي ليست تصميمًا عمرانيًا صارماً، أما على المستوى السياسي فهي تخطيط للتنمية وعلى مستوى التصميم فهي تصميم للمواقع.

### المراجع الرئيسة Major References

- Arnold, Henry F. (1993). *Trees in Urban Design* (second edition). New York: Van Nostrand Reinhold, 105-8.  
Houston Jr, Lawrence O. (1990). From streets to mall and back again. *Planning* 56 (6): 4-10  
Zotti, Ed (1988). Un-malling a downtown [Oak Park, Illinois]. *Inland Architect* 32 (4): 14, 18.

### حالة دراسية Case Study

مسار الحرية، بوسطن، ماساشوستس، الولايات المتحدة الأمريكية (١٩٥١-١٩٥٨م +)

The Freedom Trail, Boston, Massachusetts, USA (1951-8+)

يمر مسار الحرية من خلال قلب مدينة بوسطن لنحو ٤ كم (أي ٢.٥ ميل) فهو طريق للمشاة يربط بين ١٦ موقعاً من المواقع ذات الاهتمامات التاريخية في المدينة (انظر الشكل رقم ٥.٧ أ). وهذه الأماكن ذات الأهمية الأولى



في حركة الاستقلال للولايات المتحدة. كذلك يمس هذا المسار العديد من تطورات القرن العشرين، فهو عامة يبدأ من بوسطن ماراً بمراعي الماشية، ويؤدي من خلال طريق البنايات المهمة (على سبيل المثال، دار التشريع القديم Old State House بيت الحكومة الاستعمارية البريطانية قبل الاستقلال)، إلى موقع الأحداث المهمة (على سبيل المثال: موقع مذبح بوسطن Boston Massacre site)، و موقع ذات الأهمية الأدبية (مكتبة الزاوية القديمة Old Corner Bookstore)، ومقابر (على سبيل المثال: مقبرة جراناري Granary؛ انظر الشكل رقم ٥.٧ ج). وسوق كوينسي Quincy Market و منطقة قاعة فانويل Faneuil Hall area وهي ساحة المقابلات والاجتماعات العامة في القرن الثامن عشر والتي تم إعادة إحيائها كجزء من منطقة التسوق في منتصف القرن العشرين (انظر الشكل رقم ٥.٧ د) لتنتهي عند النصب التذكاري لبنكر هيل Bunker Hill Monument عبر نهر تشارلز Charles River.

ولقد قامت حكومة مدينة بوسطن بتوفير التمويل وكانت الراعي الرسمي للمسار. منذ عام ١٩٧٦م (مدعومة بالذكرى المئوية الثانية لإعلان الاستقلال الأمريكي)؛ حيث أنفقت دائرة الحدائق الوطنية أكثر من ٥٠ مليون دولار على التحسينات الرئيسة للمواقع على طول المسار. وقد بدأ المشروع، على أية حال، في عام ١٩٥١م كنتيجة لضغط عام والذي قاده صحفي يدعى ويليام سكوفيلد William Schofield من بوسطن هيرالد تريبون Boston Herald-Tribune. وقد كتب سكوفيلد عدة افتتاحيات تنتقد بعنف وتنقص الاعتراف بدور بوسطن في تاريخ الولايات المتحدة ويشكك في إنشاء هذا المسار، وتلقى وليام الدعم السياسي من رئيس بلدية بوسطن آنذاك وهو جون هاينز John Hynes. إن تطوير هذا المسار يوضح قوة الأفكار البسيطة القابلة للتطبيق في تعزيز مجموعة متنوعة من تصاميم التخطيط العام. ولقد عاش سكوفيلد حتى عام ١٩٩٦م ليرى حلمه يتحقق. وفي عام ١٩٥٨م تأسست مؤسسة مسار الحرية Freedom Trail Foundation (FTF) مع شركة جون هانكوك John Hancock للتأمين كراع رئيس ورسمي له. ولقد انضمت إليهم لاحقاً غرفة تجارة بوسطن Boston Chamber of Commerce ونادي الإعلان ببوسطن، فلقد قامت المؤسسة بتمويل الخرائط والإرشاد ولكن المتطوعين هم من قاموا بتنفيذ البرنامج بأكمله، وفي عام ١٩٦٤م أدرجت FIF مؤسسة مسار الحرية على أساس أنها منظمة غير ربحية والتزمت بتطوير المسار وبالتنوع في الأنشطة مثل البرامج التعليمية المرتبطة به.

وبالرغم من أن المسار قد أضيف إلى الاستمرارية على مر السنين، فإن التنمية يمكن أن يقال إنها حدثت على مرحلتين: الأولى كانت بشكل ما غير نظامية مع وجود خط أحمر مرسوم على سطح الأرض ليفصل بين أي موقع والذي يليه، وكان يعتبر ذلك الخط شكلاً غير مقبول جمالياً. وخلال المرحلة الثانية كان هناك المزيد من تركيز الاهتمام على جودة تصميم المواقع الخاصة بالمسار، فلقد حل محل الخط الأحمر أحجار رصف حمراء مع إنشاء منحدرات للمشاة، مع تحسين جودة اللافتات وأعمال مواقع الرسومات البرونزية البارزة التي تم وضعها في المكان،

لقد اعتبر المسار بمثابة نجاح رئيس ، فأكثر من ٤ مليون شخص كانوا يسرون فيه كل سنة. ولقد تزايدت أعداد الزائرين لكل نقطة على طول المسار بمجرد ما وضعت في المكان. وكان المسار يساهم تقديرياً بنحو ٤٠٠ مليون دولار بالنسبة إلى ٩ بليون دولار من الدخل السنوي لبوسطن من صناعة السياحة.

إن السير على المسار هو تجربة عاطفية بالنسبة للأميركيين الوطنيين والعديد من السائحين الدوليين على حد سواء. وعززت علم المواطنين في بوسطن بتاريخ مدينتهم ولاسيما في المحافظة التاريخية على المباني الهامة. إن تواجد المسار أدى بشكل غير مباشر إلى رفع صورة المدينة ، فرمما كان هو المحفز في عملية إعادة تطوير سوق كوينسي Quincy Market ؛ لأنه يبين ما يمكن أن تفعله عندما تقوم الأحزاب المهتمة بالتظاهر حول سبب ما. وفي عام ٢٠٠٠م كان مسار الحرية واحداً من ١٦ من مثل هذه المسارات التي انتشرت في الولايات المتحدة ، والذي حاز على جائزة كونه جزءاً من المشروع الوطني للبيت الأبيض لإنقاذ كنوزنا القومية. إن الأماكن تتغير ، فبمجرد أن تم العمل وشق مسار الحرية لطريقه عبر مقاطعة المال بالمدينة ، كان هناك خوف من تزايد أعداد ناطحات السحاب التي بنيت على طول الطريق من أن تحجب الرؤية عنه ، والسؤال المطروح هنا هو: ما هي اهتمامات العامة؟ هل هو التطوير أم المحافظة عليه؟ وقد قررت الحكومة الفرنسية الحفاظ على مستوى المباني في قلب المركز التاريخي لباريس واستبدلت عملية التطوير نحو الكتلة الأكبر من المدينة ، وإن إنشاء منطقة سويداز Zuidas بأمرستردام بعيداً عن المركز لتكون مقاطعة عمل ، وذلك للمحافظة على القلب التاريخي لتلك المدينة . ولكن هذه الآلية لم تكن متبعة في بوسطن.

### المراجع الرئيسة Major References

Freedom Trail Foundation, The (2002). [www.thefreedomtrail.org](http://www.thefreedomtrail.org)  
Kanda, Shun and Masami Kobayashi (1991). *Boston by Design – A City in Development*. Tokyo: Process Architecture.



Drawing by Thanong Poonteerakul

(أ)



(ج)



(ب)



Photograph by Deepti Nijhawan

(د)

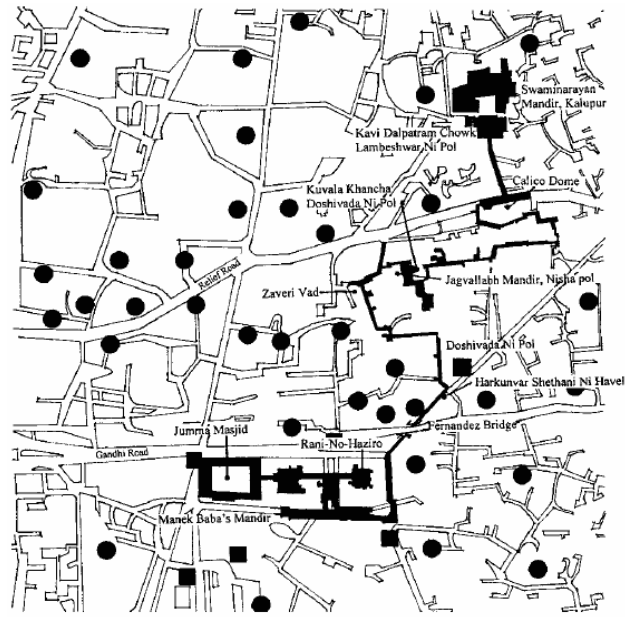
الشكل رقم (٥،٧). مسار الحرية، بوسطن. (أ) طريق مسار الحرية. (ب) بوسطن العامة. (ج) مقابر جراناري. (د) سوق كوينسي / منطقة قاعة فانويل في مدينة بوسطن ومبنى البلدية في الخلفية.

## ملاحظة A Note

الممشى التراثي، أحمد آباد، في جوجارات، الهند  
The Heritage Walk, Ahmedabad, Gujarat, India

ليست كل مسارات المشاة التراثية تربط المعالم أو الآثار المميزة، ولا هي موجودة جميعها في العالم الغربي، فالاهتمام بالتاريخ الثقافي أمرٌ عالميٌّ. إنها تبدو قوية خاصة عندما يرى الناس أن العالم من حولهم يتغير سريعاً. إن الممشى التراثي في أحمد آباد (وهي المدينة الصناعية الرئيسة لولاية جوجارات Gujarat الهندية) تم البدء في إنشائه عن طريق مؤسسة المحافظة والبحث عن الأبنية الهندسية العمرانية التقليدية Foundation for Conservation and Research of Urban Traditional Architecture (CRUTA). لقد تأسست هذه المدينة على يد أحمد شاه في عام ١٤١١م، وهي غنية جداً بالمباني والأماكن التاريخية، ولكن إدارة المدينة كانت غير قادرة على المحافظة الفعالة أو الاستغلال الأمثل لها، ومع ذلك فإن هذه المدينة لم تكن على الدائرة السياحية الرئيسة بالهند. والعديد من الذين يقومون بزيارة الهند إما مهتمين برؤية الأشرم ماهتما غاندي أو رؤية العمارة الحديثة لوكوربوزيه Le Corbusier أو لويس كاهن Louis Kahn التي تشتهر بهم المدينة.

و كان الهدف الرئيس لمؤسسة كروتا CRUTA هو المحافظة على القديم، وإن المدينة المسورة لأحمد آباد للأسف غالباً ما تخضع للانقسام بسبب أعمال العنف الطائفي بين الهندوس والمسلمين. إن تركيز الانتباه على تطوير الممشى التراثي ليس فقط لكونه من المعالم الرئيسة للمدينة (والعديد منها إسلامي) ولكن أيضاً لطرقاتها الضيقة، تلك الطرق Pols تكون محكمة الترابط وقائمة ذاتياً، طرق ذات نهايات مغلقة، وأحياء ذات بوابات للطوائف (والاحتلال) للمجموعات (الشكل رقم ٥،٨ ج). والممشى يبدأ من المعلم الديني الهندوسي سوامينارايان ماندير Swaminarayan Mandir في كالوبور Kalupur وينتهي عند مسجد جاما Jamma Masjid وهو مسجد يوم الجمعة للمدينة (انظر الشكل رقم ٥،٨ ب). على طول الممشى، فهو يمر عبر سلسلة من الميادين التي تربط عدداً من نقاط الجذب والمساجد والمعابد. وإنه أيضاً يتضمن واحداً من المباني الحديثة الصامدة للمدينة وهو كاليكو للتسوق Calico Shop (من عام ١٩٦٢م، وهو عبارة عن بناء ذي قبة مسطحة قام بتصميمه كل من جوتام Gautam وجيرا سارابهاي Gira Sarabhai اللذان كانا يعملان لدى فرانك لويد رايت Frank Lloyd Wright في تليسين Taliesen) ويتضمن أيضاً جسر فيرناندز Fernandez Bridge وهو ممر علوي يمكن أن نرى منه الشوارع أسفلها والمليئة بالحياة في المدينة.



Drawing adapted from various sources by Thanong Poonteerakul

(أ)



Collection of the author

(ج)



(ب)

الشكل رقم (٥, ٨). للممشى التراثي، أحمد آباد. (أ) خارطة الطريق للممشى التراثي (النقاط تبين المواقع التاريخية / المباني). (ب) مسجد جمعة. (ج) الطرقات الضيقة Pol.س

هناك القليل الذي صمم على طول الطريق. إن ما صمم هو فكرة المشى وليس كياناً طبيعياً. وسواء اعتبر المسار تصميمًا عمرانياً أم لا فذلك موضع نقاش، وإن التعريف بالهوية والإعلام أدى إلى ارتفاع أعداد السياح إلى المنطقة وشجع مؤسسة المحافظة والبحث CRUTA لكي تفهرس نحو ٣٠ ألف مبنى مما يعتقد بأنها تستحق المحافظة عليها في المدينة القديمة. ربما الفخر بالمشى لكونه من الأصول الثابتة للمجتمع يمكن أن يؤدي إلى معالجة الجروح العميقة لعنف الغوغاء في أحمد آباد، وهناك الكثيرون الذين يعتمدون على الدور القيادي للطبقة الوسطى في المدينة.

### المراجع الرئيسة Major References

Ahmedabad Municipal Corporation (c. 2002). *The Heritage Walk of Ahmedabad*. Ahmedabad: Danapith.

### الميادين

#### Squares

تأخذ الميادين أو الساحات معدلاً غير عادي من الأشكال والهيئات مع التنوع في العناصر المرفقة بها (Krier, 1999; Cerver, 1997). إن طابع الميادين يعتمد على المباني المحيطة به وارتفاعاتها، وما يحدث في أدوارها الأرضية وذلك أكثر من تصميم الميدان نفسه، والطابع العمراني لميدان ريتنهاوس Rittenhouse في فيلادلفيا اليوم (انظر الشكل رقم ٥.٩) كما وصفها جان جاكوبس Jane Jacobs منذ سنوات مضت (Jacobs, 1961)، وإن حيوية الميادين تعتمد بشكل كبير على التنوع في استخدامات المباني المحيطة به: أندية (مسترة بشكل كبير)، وفنادق، وكنائس، ومعاهد موسيقية، ومبانٍ إسكانية وكلها بارتفاع ثلاثة طوابق. فالناس يأتون ويذهبون في كل الأوقات ونتيجة لذلك فالناس يستخدمون الميادين في أوقات مختلفة من اليوم. والكلاب تستطيع أن تمشي، وهناك الأفراد الذين يجلسون لمشاهدة الناس وهم يتجولون في الميدان والذين هم في المقابل يقومون بمشاهدتهم أيضاً. إن تصميم الميدان بواسطة بول كريت Paul Cret أضاف الكثير إلى الجو المحيط الخاص به ولكن بالنسبة للميدان نفسه فقد أنجز وحقق القليل.

و لورانس هالبرن Lawrence Halprin هو الذي صمم ميادين بورتلاند Portland في أوريغون وقد أضاف الكثير إلى المدينة، بشكل منفرد، فقد أضاف مقاصد جذابة ومستخدمة بكثرة. وأما كمجموعات فرما نعتبرها جزءاً من جهود التصميم العمراني الذي يمنح الحياة إلى المناطق المركزية بالمدينة. وبالرغم من ذلك فإنهم يستمرون في عمل تنسيق المواقع ويجب عليهم أن يحتفلوا بهذا الشيء. والحديقة المائية التي صممها هالبرن Halprin في فورت وورث Fort Worth، ما زال الفكر الدرامي والمؤثر بها حتى الآن يمثل حافزاً للتطوير لما يحيط بها (انظر الشكل رقم ٥.١٠) فهي ما زالت عملاً فنياً منفصلاً في منظر المدينة البائس.



Collection of the author

الشكل رقم (٥,٩). ميدان ريتنهاوس Rittenhouse، فيلادلفيا في عام ١٩٨٥م.

وأيضاً المثالان للميدانين اللذين تضمنهما هذا الكتاب هما من الأنواع التي يعدها الكثير من مهندسي تنسيق المواقع على أنها تصميم عمراني ، وإن الشكل المادي لكلتا الحالتين كان معطى للجنة التصميم وليس جزءاً منها. والمثال الأول : هو ميدان برشينج Pershing Square ، فهو بالفعل فراغ عمراني على أعلى مستوى ؛ فهو يمتلك الحياة التي تنبت من تصميمه أو إعادة تصميمه ، وما زال حتى الآن يحقق دوره كمكان خلوي عمراني عظيم ، أما الثاني : فهو قصر تورو La Place des Terreaux في ليون بفرنسا الذي يتضمن مجموعة كارليس بروتو Carles Broto للتصميمات العمرانية الحديثة (Broto, 2000). ومن خلال البحث الدقيق فقد تعلمنا الكثير مما يجعل الأماكن العمرانية محبة وحيوية ومليئة بالحياة (Whyte, 1980; Cooper Marcus and Francis, 1990; Madanipour, 1996, 2003; Carmona et al., 2003) ، والمشكلة هي أن الرغبة في خلق أماكن فعالة غالباً ما تتعارض مع الرغبة في خلق أعمال فنية ، فالاثنان يمكن أن يكونا غير متوافقين.



Photograph by Alix Verge

الشكل رقم (١٠، ٥). الحديقة المائية، فورت وورث Fort Worth في عام ٢٠٠٣م.

أما عن التعامل مع السيارات في المدن فما زالت مشكلة ، حيث إن العديد من الميادين الكبيرة في إيطاليا وفي البلدان الأوروبية الأخرى تؤدي دورها كموقف سيارات لأعداد كبيرة من السيارات اليوم على الأقل خلال فترة النهار ؛ لذا فإن الوظيفة الأصلية للميدان قد فقدت. وإن كلا الميادين اللذين وصفا هنا في هذا الكتاب يوجد أسفلهما جراجات لمواقف السيارات. وقد تعاملنا في هذه الحالة مع الجراجات جيداً لكن ليس في كل الحالات.

### المراجع الرئيسة Major References

- Carmona, Matthew, Tim Heath, Taner Oc and Steve Tiesdell (2003). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.
- Gehl, Jan (1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Krier, Rob (1990). Typological elements of the concept of urban space. In Andreas Papadakis and Harriet Watson, eds., *The New Classicism: Omnibus Volume*. New York: Rizzoli, 213–19.

### حالة دراسية Case Study

ميدان برشينج، لوس أنجلوس، كاليفورنيا، الولايات المتحدة الأمريكية: ميدان عمراني مجدد (عام ١٩٥٠-

١٩٥٢م، ١٩٩٤م)

**Pershing Square, Los Angeles, California, USA: A Revamped Urban Square (1950–2, 1994)**

سمي ميدان برشينج (في عام ١٩١٨م على شرف الجنرال جون برشينج John Pershing الذي كان في الحرب العالمية الأولى) وله تاريخ طويل يرجع إلى تخصيصه كميدان أسباني رسمي في عام ١٨٦٦م. وقد مر ميدان برشينج بعدد من مراحل إعادة التصميم منذ ذلك الحين على أيدي مجموعة متنوعة من المهندسين المعماريين ومهندسي تنسيق المواقع ومنسقي الحدائق مثل فريد إيتون Fred Eaton عام ١٨٩٠م، وجون باركنسون John Parkinson عام ١٩١١م، وفرانك شيرر Frank Shearer عام ١٩٢٨م، وستيلس كليمنتس Stiles Clements عام ١٩٥٠-



١٩٥١م، وريكاردو ليجورتا Ricardo Legoretta، ولوري أولين Laurie Olin عام ١٩٩٤م. وإن آخر الاقتراحات المذكورة هي التي لها موضع اهتمام هنا وتاريخ مراحل التحويلات التي مر بها الميدان تظهر أن الأماكن العمرانية في المدن ثابتة وباقية بشكل مدهش بالرغم من التغيرات التي تحدث في ثروات المدينة.

وفي عام ١٩٥١م أصبحت المباني الخاصة بمواقف السيارات والتي تحت الأرض وتؤدي إلى الميدان رقعة من العشب ومحاطة بأشجار ومجموعات من أصص الزرع على حوافها، والقرار الخاص ببناء موقف للسيارات والذي اتخذته حكومة المدينة كان يستند على الإيمان بأنه سوف يؤدي إلى ازدهار المنطقة وإلى إعادة الحياة إلى منطقة مسرح المدينة. إن منطقة وسط المدينة في لوس أنجلوس اليوم تعتبر مكاناً غير مزدحم بشكل ملحوظ، وفقاً للمعايير العالمية، ولكن هذه الحالة ترجع إلى أن المباني في المنطقة والتي تقع فوق الأدوار الأرضية التي هجرها السكان بنسبة كبيرة، وهو الشيء الذي بدأ في التغيير، ولقد فشل موقف السيارات في تحمل منطقة المسرح، وإن المداخل المؤدية إلى موقف السيارات تؤدي إلى فصل المتنزه عن ما حوله.

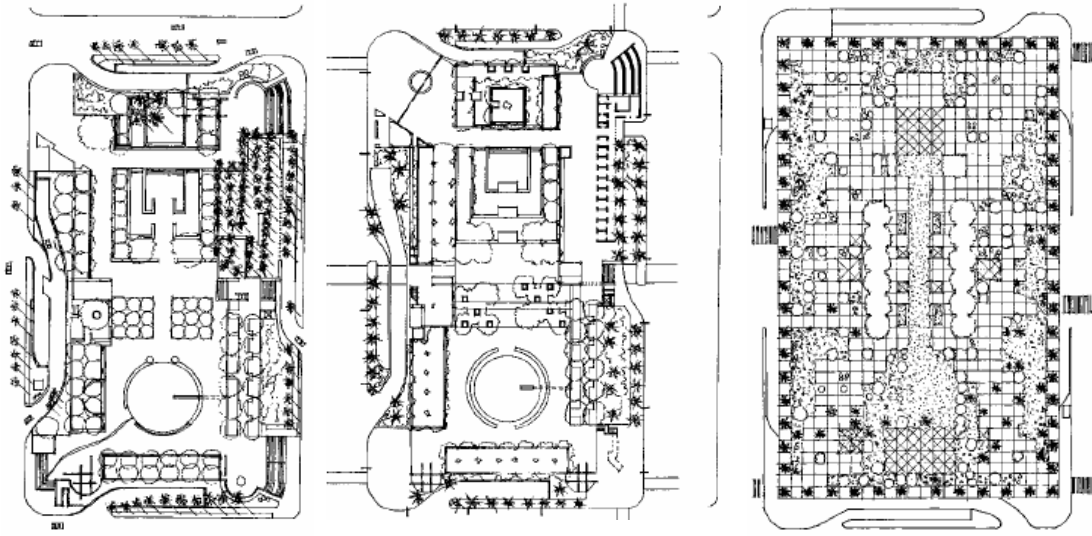
بحلول أواخر الثمانينيات أصبح الميدان مكاناً للمشردين ومدمني المخدرات والعاطلين (انظر الشكل رقم ٥.١١). ولقد كان ذلك شيئاً فخرياً أدى إلى أن يقوم فندق بالتيكور بتحويل خلفيته ليؤسس مداخل الفندق لكلا الجانبين بعيداً عن الميدان، ثم أصبح بعد ذلك متهاكاً والأثاث الذي به أصبح حجرياً، أما عن الأماكن المحيطة به، والتي تم تسكين عدد من أبناء الطبقة المتوسطة فيها، أصبحت مأهولة بكثافة من سكان الوحدات شاغلي الغرف الفردية (SROs) single-room occupancy وهاتان المجموعتان تسكنان عالين مختلفين والمتنزه لم يكن مترابطاً، والسابقة تسكن أماكن خاصة والأخيرة أماكن عامة. إذن ماذا نفعل مع الميدان؟ قامت مؤسسة إدارة ميدان برشينج بتفويض جيردي وشركائه Jerde Partnership لإجراء تقييم للمتنزه في عام ١٩٨٤م، وهذه الدراسة هي التي سارعت بالبدء في العملية التي أدت بدورها إلى المتنزه الذي نراه اليوم.

وتم إعادة تطوير الميدان في عام ١٩٩٤م بتكلفة قدرها ١٤.٥ مليون دولار، وقامت بتمويله منظمة إدارة مركز المدينة والتي يمثلها ملاك العقارات ووكالة إعادة التطوير المجتمعي لمدينة لوس أنجلوس (CRA) Community Redevelopment Agency. وكان الهدف العام هو الحصول على فراغ عام مفتوح له شعبية واسعة. لقد كان بمثابة مكان للمقابلات، ولديه صورة إيجابية ويكون واحة للأنشطة الترفيهية. وكذلك المناسبات الخاصة والتسهيلات المؤقتة (على سبيل المثال ساحة للتزلج على الثلج في فصل الشتاء ومنصة للفرق الموسيقية في فصل الصيف) والتي يمكن أن تكون مقبولة في هذا المكان. وكان مستوى المتنزه للأسف مرتفعاً متراً واحداً فقط عن الشوارع المحيطة، وذلك نظراً لوجود موقف للسيارات أسفله، ولكن المتنزه لديه مجموعة واحدة من المباني حوله والتي تعطي الميدان شيئاً من الطابع. وهذه المباني معظمها يرجع إلى العشرينيات من القرن الماضي مع بناء مبنى



إن مخطط SITE ( انظر الشكل رقم ٥,١٢) كان يعتمد على شبكة (١٣ x ٦ قدم) حوالي (٣,٩٠ x ١,٨٠ م) (الفراغ بين أعمدة المرآب الذي يوجد أسفله). إن سطح المتنزه كان مصمماً ليكون متموجاً ومزروعاً بأشجار استوائية لتعمل على خلق بيئة مصغرة تجذب الأفراد، وكان التصميم مشروعاً مستقلاً مما جعل المتنزه يتحول للبيئة المحيطة به، ولقد كان مقترحاً بأن تبدأ عملية الإنشاء في عام ١٩٨٨م لكن ملاك العقارات المحيطة احتجوا على ذلك، فقد كان يجب أن يسد النقص الكبير في العجز بين تمويل المال العام المتوفر (٦ مليون دولار ممولة من هيئة إعادة التنمية بلوس أنجلوس ومساهمات أخرى من هيئة الترفيه والمتنزهات ومن مجلس الأشغال العامة) وبين التكلفة المتوقعة للإنشاء.

Drawings adapted from various sources by Thanong Ponteerakul, with courtesy of the Olin Partnership, Philadelphia



(ج)

(ب)

(أ)

الشكل رقم (٥,١٢). ثلاثة اقتراحات لميدان برشينج، لوس أنجلوس. (أ) اقتراح SITE. (ب) المخطط الثاني أولين Olin و ليجورتا Legoretta. (ج) المخطط النهائي أولين و ليجورتا.

إن التصميم الذي نفذ كان نتاج التعاون المشترك بين المعماري الإيطالي ريكاردو ليجورتا Ricardo Legoretta ومهندس تنسيق المواقع لورين أولين Laurine Olin والفنان باراهرا مكاركيس Barhara Mccarces (انظر الشكل رقم ٥,١٢ ب ج والشكل رقم ٥,١٣)، وقد قاد ماجواير توماس Maguire Thomas وشركاؤه من مطوري العقارات في لوس أنجلوس المركزية، والتي قامت بتأجيرهم. وكان أحد أهداف التصميم هو الحصول على متنزه يمثل السكان الأمريكيين اللاتينيين والإنجليز في المدينة، ولقد مر التصميم بالعديد من مراحل الإعادة، لكن المرحلة الأخيرة كانت نتاج والفريق ولم تكتمل التنفيذ، فقد كان المهندس ليجورتا يأمل في أن يخلق زوكالو zocalo، قلب العديد من المدن المكسيكية، ولكن من الصعب أن نرى الترابط في التصميم.

وإن ما يميز مركز المتنزه هو بستان البرتقال والذي يعتبر كعلامة تذكير بأهمية زراعة البرتقال في ريف لوس أنجلوس ، أما في الطرف الجنوبي من المتنزه فتوجد ساحة منحوتة مع نافورة بها بركة وشكل يذكرنا بالخط المتعرج الذي يقطع المتنزه. و يحتوي المتنزه أيضاً على مدرج بطراز المايا Mayan ، وكذلك مقاعد متضمنة الصورة العامة للوس أنجلوس ، و يوجد أعمال فنية وتذكارية من الماضي (على سبيل المثال المدفع). أما عن نموذج رصف ممرات المشاة فهي على هيئة نجمة تمثل كوكبة متألفة مرئية للشمس في الصيف وفي الشتاء. وبالرغم من هذه المحتويات المتنوعة ، فإن المتنزه ما زال مكاناً مفتقراً للحياة ، فالسكان سابقو الذكر قد أبعدوا عن المتنزه عن طريق البوليس لكن المستخدمين الذين سوف يحلون محلهم هم قليلو العدد و تكون مقاصدهم متشابهة مع الأفراد الذين كانوا قبل حدوث التغيير. وربما فكرة الميدان في غير محلها بالنسبة للجو الاجتماعي والثقافي المعاصر في جنوب كاليفورنيا ، وعلى الأرجح أن الاستعمالات المحيطة بالمتنزه لا تخلق تنوعاً في الأفراد الذين يستخدمون المتنزه. فقط الفقراء هم من يسكنون.

و الأحداث التي وقعت في الميدان لا تقوم بجذب الناس بالرغم من الأسئلة التي أثارت حول كيفية إدارة المتنزه عن طريق هيئة المتنزهات في لوس أنجلوس. وإن المقاعد التي تواجدت في ميدان برشينج قد أتاحت الفرصة والمكان للمشردين ، وفي أوقات الغذاء فإن الموظفين والعاملين في المباني المحيطة بالمتنزه يتناولونه هناك ، وقد أصبح الميدان مكاناً مشهوراً للمسيرات التي يكون بها أعداد من الفقراء. إن الوقت هو الذي سيبين لنا هل سيصمد هذا الخليط من العناصر جيداً أم لا. إن تواجد الجراجات تحت الأرض يعتبر أمراً هاماً ومستمرّاً ، وإن الحصول على ميدان فوق مستوى الأرض لما يحيط به يعد مشكلة تصميمية صعبة ، وربما وجود عدد كبير من المتسولين الذين تتحملهم الطبقة الوسطى لا يمكن التغلب عليهم عن طريق التصميم بالرغم من أن إعادة التصميم لمتنزه بريانت Bryant على يد أولين Olin يبدو أنه كان ناجح في إعادة الحياة للأماكن المفتوحة التي كانت سيئة السمعة من قبل. ربما عملية إعادة إحياء لوس أنجلوس المركزية التي تحدث الآن في عام ٢٠٠٤م سوف تجعل المتنزه مكاناً أكثر ملاءمة بدون أي تغيير في التصميم.

### المراجع الرئيسية Major References

- Boles, Daralice D. (1986). SITE selected for Pershing Square. *Progressive Architecture* 67 (10): 36.
- Hinkle, Ricardo (1999). Panning Pershing (the flaws and shortcomings of Pershing Square). *Landscape Architecture* 89 (6): 9.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia and Tridib Banerjee (1998). *Urban Design Downtown: Poetics and Politics of Form*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 153-60.
- McCarren, Barbara (1999). And in this corner (designing the landscape for the Pershing Square project). *Landscape Architecture* 89 (6): 9.



(ب)



(أ)



(ج)

الشكل رقم (٥، ١٣). ميدان برشينج ، لوس أنجلوس في عام ٢٠٠٤م. (أ) ميدان برشينج في السياق. (ب) ميدان برشينج مع ساحة فندق بالتيمور في الخلفية. (ج) منظر للميدان من الركن الشمالي الغربي.

## حالة دراسية Case Study

ميدان دو تورو، ليون، فرنسا: ميدان تاريخي مجدد (١٩٩٤م +)

La Place des Terreaux, Lyon, France: A Revamped Historical Square (1994 +)

إن تحسين الجودة للمجال العام يمكن أن يكون المحفز للتنمية العمرانية أو لإعادة التنمية ، فقد بدأ مجلس بلدية ليون (وهي ثالث أكبر المدن الفرنسية) خلال الثمانينيات سلسلة من المبادرات التخطيطية والتصميمية - مشروع ليون ٢٠١٠م. كان المثال المختذى به هنا هو التصميم الذي نفذ في برشلونة تحت إشراف أوريل بدنيجاس Oriol Bdnigas. وقد بدأت ليون في سلسلة من الأعمال المحلية العامة والعديد منها تم عن طريق معماريين مشهورين عالمياً ، فلقد تم تجديد دار الأوبرا على يد جان نوفيل Jean Nouvel ، وصممت محطة ساتولاس Satolas على يد سانتياجو كالترافا Santiago Calatrava ، وكذلك الوكالة الدولية Cité Internationale على يد رنزو بيانو Renzo Piano. وعمليات التحسينات كان يقودها السياسي هنري شابرث Henry Chabert الذي كان على علاقة قوية مع عمدة بلدية ليون وجان بيار شاربونو Pierre Charbonneau Jean .

تلك الأعمال كانت جزءاً من عدد من الخطط المنسقة من النماذج الإدارية للأماكن ، وقد سلط الانتباه لدى العامة على سبعة أماكن في المدينة وكان من ضمنها موقع دو تورو La Place des Terreaux . إن الميزانية السكنية للسبع مناطق كانت ضيقة ومحددة بنحو ٣٥٠ مليون فرانك (أي نحو ٦٠ مليون دولار أمريكي). إن الميدان (الذي سمي على اسم المدينة في وقت سابق للتحسينات) قد أقيم في قلب مدينة ليون ، وإن له تاريخاً طويلاً ولكن شكله الحالي بدأ يتشكل في القرن السابع عشر ، وإن الميدان كان يخدم كسوق ، وكذلك كمكان لتنفيذ الأحكام العامة وكمركز إداري ، وإن طبيعة العناصر المرفقة والتاريخ المتضمن بها أعطى مكان الميدان شخصيته.

وفي عام ١٩٩٠م كان الميدان المرصوف محاطاً بالمباني من جوانبه الثلاث ، بينما الجانب الرابع كان يوجد به شارع ضيق يفصل المباني المتاخمة عنه ، ولقد ظلت الترام تسير على طول هذا الشارع مضيضة حياة إلى الميدان. والمباني ، التي لم تتغير بشكل كبير ، وما زالت تخدم لتحيط بالميدان ، هي بذاتها تعتبر مذكرة تاريخية عظيمة : دير سانت بيير St. Pierre Abbey (منذ عام ١٦٨٧م وهيئته كما هي) ، وفندق دو فيل دو ليون de Ville de Lyon (كان دار بلدية من عام ١٥٤٥م حتى عام ١٦٥٢م) ، والمنازل التي أصبحت بنوكاً وتحولت إلى استخدامات تجارية أخرى ومتحف ، والمقاهي التي أقيمت في الطوابق الأرضية في عدد من المباني ، وعلى الجانب الجنوبي كان يوجد نافورة قام بتصميمها أوجست بارتولدي Auguste Bartholdi. وهذه القطعة النحتية تم شرائها وتنصيبها في عام ١٨٩٢م بتوجيه من عمدة ليون حينذاك. وكانت تسمى دبابة الحرية Tank of Freedom وهي ترمز إلى تدفق جارونمي Garonne ، وهو النهر الذي يجري عبر ليون إلى البحر.

إن مشكلة مواقف السيارات في القلب المتناسك لمدينة ليون أصبحت حادة في التسعينيات ؛ لذا اتخذ القرار لإنشاء موقف للسيارات تحت الميدان. وهو الحل الذي طبقته إدارة مدينة لوس أنجلوس في ميدان برشينج. لقد نفذ هذا المشروع تحت الرقابة والإشراف الكلي من المجتمع العمراني لليون مع الشركات الخاصة التي تتولى الاهتمامات الهندسية. إن الهدف من التصميم كان خلق مكان جيد يمثل التسعينيات ، بينما يحترم القيمة التراثية للميدان تغيير

كل شيء بدون لمس أي شيء *Tout changer sans rien toucher* كان هذا هو المبدأ الرئيس للتصميم؛ الماء والإنارة هما عناصر التصميم. وفريق التصميم الذي تم تأجيله من قبل المدينة يتكون من دانيال برون Daniel Buren كنجحات، وكريستان دريفت Christian Drevet كمعماري، ولورنت فاشرد Laurent Fachard كمهندس إضاءة. وكان يساعدهم كل من برونو بوسارد Bruno Bossard وكاتلين بادا Catalin Badea من ليون. وقام كل من مات موليكان Matt Mullican وبيير فافر Pierre Favre من ليون بتصميم موقف السيارات تحت الأرض.

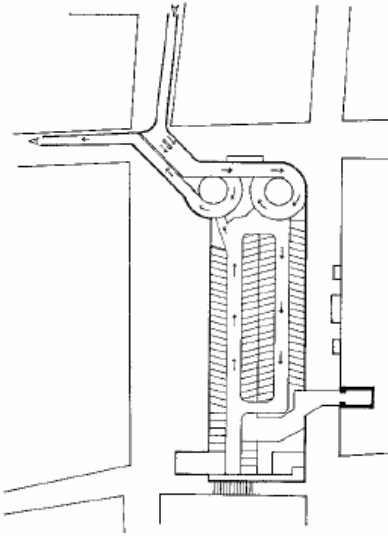
إن ميدان دو تورو يظل المكان الفسيح الممهّد والمرصوف لكن مع بعض التغييرات الجوهرية. وكانت نافورة بارتولدي Bartholdi Fountain قد انتقلت إلى الجانب الآخر من الميدان لكي تسمح بإنشاء ٦٩ نافورة صغيرة مائية ومضاءة، وكانت هذه النوافير تتغذى عن طريق ١٧ مضخة تندفق منها المياه إلى مختلف الارتفاعات، تتقاطع من الميدان في ٥ خطوط ٥.٩ م ارتفاع. وهناك صف من الأعمدة أنشأ في تقاطع واجهة قصر سانت بيير Palais St. Pierre وهذا التغيير هو الوحيد الذي حدث في العناصر التي يتضمنها الميدان. إن الشارع الذي يقع في الجهة الجنوبية من الميدان له حدود وعلامات وأسطح وواجهات مختلفة المواد، وهو الشيء الذي يميزه عن باقي الميدان، وإن حركة المرور على طول هذا الجانب ما زالت تضيف إحساساً بالصخب على الميدان، ومداخل مواقف السيارات تعتبر خارج العناصر المكونة للميدان ولا تؤثر عليه كما هو الحال في ميدان برشينج، حيث لها تأثيرها، وإن المقاهي والمطاعم في المحيط تفتح مباشرة على فراغ الميدان، والمباني المحيطة تكون مضاءة بالضوء الغامر بطريقة ماهرة خلال ساعات الظلام بالإضافة إلى الجو الساحر للمكان خلال الليل (انظر الشكل رقم ٥، ١٤). لقد أصبح الميدان بمثابة مركز سياحي مع تواجد المقاهي والمطاعم التي أصبحت بمثابة مصادر جذب رئيسة للأفراد حتى الأشخاص أنفسهم أصبحوا بمثابة مصادر جذب بالنسبة إلى البقية الآخرين، بالإضافة إلى المقاعد العامة فإن حافة النافورة كانت قد استخدمت أيضاً كمقاعد للجلوس، لقد استخدم الأطفال (والمراهقين) النافورات الصغيرة والنافورة الكبيرة كمكان للعب.

ولقد اعتبر النقاد أن الميدان المعاد تصميمه بمثابة نجاح فني عظيم (Broto, 2000). فلقد كان وسيظل مركز مدينة ليون لهذا هو العنصر الهام وربما الأكثر أهمية الذي يعطي الهوية الخاصة للمدينة في مجالها العام. إن القرار بإعادة تصميم ميدان دو تورو كان بالتأكيد مكاناً عمرانياً، لكن هل هو تصميم عمراني؟ وإن تصميم مواقف السيارات هو عمل معماري وهندسي يفتخر به، والنافورات هي عمل فني وكذلك أعمال الرصف فهي تنسيق للموقع، عموماً فإن المنتج النهائي هو مشروع تعاوني لتنسيق المواقع في المدينة.

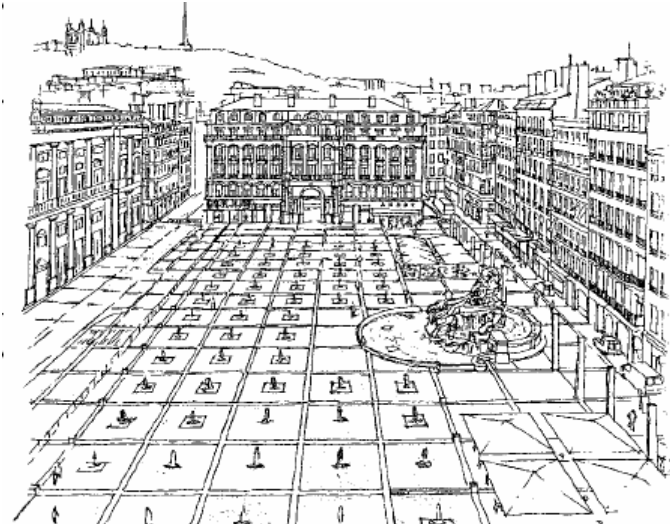
#### المراجع الرئيسة Major References

- Bedarida, Marc (1995). Lione: la politica degli spazi publica. *Casabella* 59 (629): 8–23.  
 Broto, Carles (2000). La Place des Terreaux. In *New Urban Design*. Barcelona: Arian Mostaedi, 26–33.  
 Gehl, Jan and Lars Gemzøe (2003). Place des Terreaux. In *New City Spaces* [translated by Karen Steenhard]. Copenhagen: Danish Architectural Press, 156–61.

Drawing adapted from various sources by Munir Vahanvati

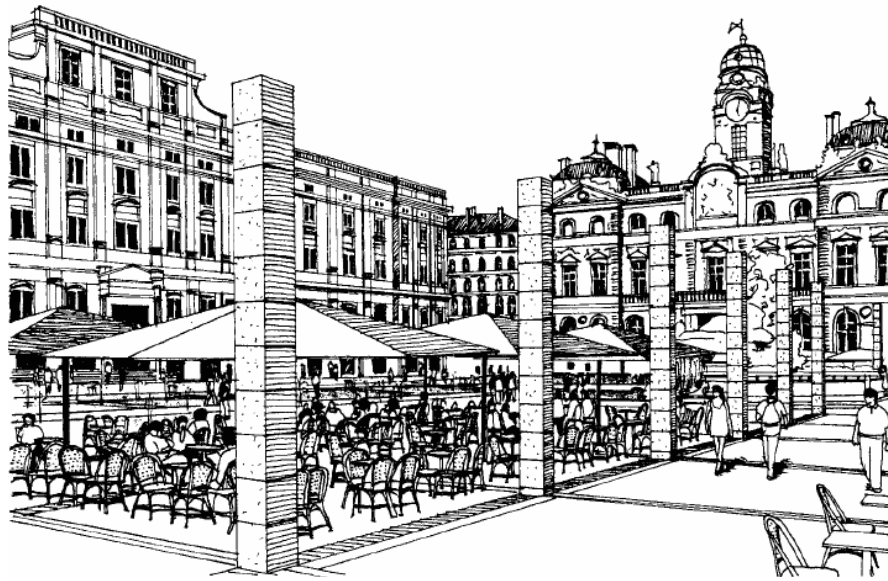


(ب)



(أ)

Drawing adapted from various sources by Chao Wong



(ج)

Drawing adapted from various sources by Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٥،١٤). ميدان دو تورو، ليون. (أ) رسم تخطيطي للميدان من أعلى فندق دي فيل. (ب) تخطيط لمواقف السيارات تحت الأرض. (ج) رسم تخطيطي للاستخدام خلال ساعات النهار في الميدان.

## الشوارع Streets

إن الجودة المحسوسة للمدينة تعتمد بدرجة كبيرة على الجودة الخاصة لشوارعها، وشخصية هذه الشوارع تعتمد على طول كتلتها المبنية، وقطاعاتها العرضية (عرض نهر الطريق و الأرصفة الجانبية، وكذلك طبيعة المباني المتاخمة



والارتدادات للجدار الخارجي والارتفاعات وتكرار مداخل المباني وتواجد أو غياب الواجهات الزجاجية للمحال إلخ...). كذلك فإن الجودة أيضاً تتأثر بطبيعة وسرعة حركة مرور المركبات التي تمر على هذه الطرق، وكيفية إعداد مواقف السيارات وطبيعة استخدامات الأدوار الأرضية من المباني التي تخططها بالإضافة إلى كيفية رصفها وتأثيرها، هذه المعلومة تسرب ببطء فقط داخل التصميم. قد قام جان جاكوبز Jane Jacobs بوصف وشرح العلاقة بين طبيعة كتل المباني بالشارع والسمات التي تميز مناطق المدينة (J. Jacobs, 1961). وقد قام آلان جاكوبز Allan Jacobs بتعريف ووصف عدد من الشوارع الكبيرة ذات الأنماط المختلفة حول العالم (A. Jacobs, 1993) وقد صدر كتابه متزامناً مع كتاب آخرين (على سبيل المثال Southworth and Ben-Joseph, 1997) الذي ركز الانتباه على أهمية الشوارع كعناصر للتصميم العمراني. وخلال عام ٢٠٠٢م عقد مؤتمر حول (شوارع آسيا الكبيرة) في سنغافورة (Low Boon Liang, 2002)، وكان هذا المؤتمر له أهمية خاصة لأنه يؤيد المشاريع الضخمة التي أنشئت مؤخراً في منطقة آسيا والمحيط الهادي تم إنشاء نوعية شوارع وكان ينظر إليها على أنها مسئولية مهندس المرور، والهدف الرئيس كان السماح لقيادة المركبات بسرعة بقدر الإمكان. أما عن حركة المشاة فقد أهملت.

الكثير من التصميم العمراني الحديث قد ركز على طبيعة شوارع المدينة كرد فعل قوي للمتحررين الذين أداروا ظهورهم لها، والعديد من مشاريع التصميم العمراني هذه الأيام تحتوي على خطوط إرشادية لمعرفة كيفية تنظيم المباني التي تشكل الشوارع، واستعمالات المباني وارتداداتها إن وجدت، بنفس الطريقة التي تم كتابتها من أجل طرق هوسمان في باريس boulevards of Haussmann's Paris منذ نحو ١٥٠ عاماً مضت. وعلى نطاق واسع فإن عملية الإنشاءات العمرانية كقطعة واحدة مثل السي سيد في فلوريدا Seaside in Florida وبأونديوري Poundbury في إنجلترا، صممت تحت لواء العمران الجديد، ويجري التحكم فيها بهذه الطريقة. إن الاهتمام هنا لا يكون بمثل هذه التصميمات ولكن الاهتمام يكون بتنسيق المواقع الخاصة بالشوارع.

### المراجع الرئيسة Major References

- Jacobs, Allan (1993). *Great Streets*. Cambridge, MA: MIT Press. Moudon, Anne Vernez, ed. (1987). *Public Streets for Public Use*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Rudofsky, Bernard (1969). *Streets for People: A Primer for Americans*. New York: Doubleday.

### حالة دراسية Case Study

شارع جورج، سيدني، أستراليا، مشروع الارتقاء بشارع (١٩٩٧-١٩٩٩م)

George Street, Sydney, Australia: A Street Upgrading Project (1997-99)

إن المسئولية عن تخطيط وإدارة التغير في مدينة سيدني (على عكس العاصمة) كانت مسئولية مركز مدينة سيدني منذ بدايته في عام ١٨٥٥م، وإن حكومة الولاية بالرغم من ذلك قد احتفظت بقوة الفيتو على قرارات

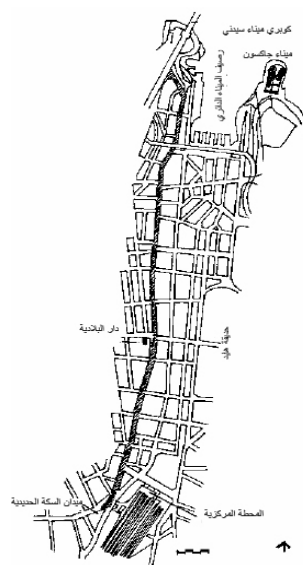
التخطيط وقرارات التصميم العمراني في المدينة، إن إعادة تصميم شارع جورج مثال لمشاريع تنسيق المواقع التي غالباً ما يشار لها على أنها تصميم عمراني، لقد نفذت تحت رعاية واحدة بالرغم من وجود عدد من المستشارين البارزين المرتبطين بالتعامل مع مظاهر متنوعة من المشروع، فلقد عملوا كفريق واحد تحت إشراف مارجريت بيتريكوسكي Margaret Petrykowski من قسم الأشغال العامة في نيو ثاوث ويلز New South Wales Public Works Department (PWD) والتي كانت مسئولة عن التصميم ككل وكذلك العديد من التفاصيل، فتصميم عمود الإنارة كان بواسطة ألكسندر تازانز Alexander Tzanes، وباري ويب Barry Webb، وك.و.أ. KWA، ومعماريو تنسيق المواقع كانوا بمثابة مستشاري منطقة، وفيليب كوكس Philip Cox، و ج.س. ديكو J. C. Decaux الأستراليين هما اللذان قاما بتصميم أثاث الشارع.

إن شارع جورج هو الشارع الرئيس الذي يمر وسط مدينة سيدني، فهو يغير شخصيته بشكل كبير على طول طريقه من ميناء سيدني (ميناء جاكسون Port Jackson) في الشمال إلى محطة السكة الحديدية المركزية في الجنوب (انظر الشكل رقم ٥.١٥ أ). حتى تمت عملية إعادة التجديد، فقد كانت الأرصفة ضيقة (عرض ٣.٦ م) ومزدحمة أيضاً وكانت أسطحها تنوع من الأسفلت إلى القطع الأسمنتية الصغيرة وإلى نوع آخر من المواد المستخدمة في الرصف، والقليل من الناس يصفون شارع جورج بأنه شارع عظيم، في بيان لآثار التصميم العمراني لشارع جورج ودراسة لوسائل النقل عام ١٩٩٣ م لوحظ أن الشارع لا يمتلك الوحدة البصرية كما أنه لا يوفر الراحة للمشاة، فلقد تم تشكيله بشكل تزايدى عبر تاريخه لنحو ٢٠٠ سنة عن طريق التصميم المجزأ على مراحل.

في منتصف التسعينيات اتخذ قرار لترقية الشارع من شارع ألفريد Alfred Street عند نهاية الميناء إلى المحطة المركزية بطول ٢.٦ كم (أي نحو ١.٨ ميل). ولقد كان مجلس المدينة هو مالك المشروع ولكن PWD (قسم الأشغال العامة في نيو ثاوث ويلز) كان عليه المسئولية الكلية، لقد تم إيفاد التصميم إلى إدارة المشاريع وبالتواصل مع مشاريع المدينة وبوجود بيتريكوسكي Petrykowski كمصمم. ورسومات التعاقد كانت عن طريق المعماري نويل بل ريدلي سميث Noel Bell Ridley Smith. وخلال عملية التنفيذ كان المعماري للمشروع هو بل تساكالوس Bill Tsakalos من المكتب المعماري الحكومي لنيو ثاوث ويلز. إن تصميم البرامج والهندسة المدنية والكهربائية ومسح الجودة كانت جميعها قد تم التعاقد عليها مع شركات خاصة. وميزانية عملية الارتقاء بأكملها كانت ٧٥ مليون دولاراً أسترالياً، أي نحو ٥٠ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠٠٠ م.



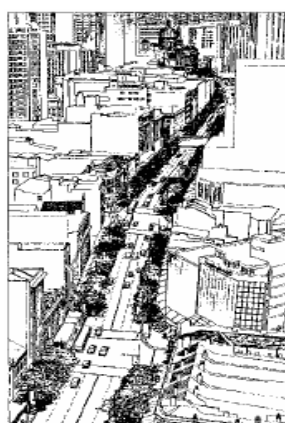
(د)



(أ)



(هـ)



(ب)



(و)



(ج)

الشكل رقم (٥, ١٥). إدخال تحسينات شارع جورج سيدني . (أ) موقع شارع جورج. (ب) اقتراح شمال شارع جورج. (ج) تفصيلية تقاطع نموذجية. (د) منظر عام باتجاه الجنوب. (هـ) تفصيلية. (و) محطة للحافلات في النهاية الجنوبية.

Drawing by Thanong Poonteerakul

Source: Department of Public Works and the Council of the City of Sydney (1997)



(ز)

تابع الشكل رقم (٥, ١٥). (ز) تفصيلية لممر للمشاة بجوار درجات سلم مبني البلدية.

لقد تم تطوير المشروع على ثلاث مراحل. المرحلتان الأولى والثانية كانتا تتعلقان بإعداد الشوارع لإعادة البناء فضلاً عن عملية الإنشاء الفعلية، المرحلة الأولى تتكون من إزالة الخطوط من وسط الطريق حيثما تواجدت، وإعادة نقل إشارات المرور المتواجدة وخلق حارات مؤقتة لحركة المرور وعلامات أخرى للشارع، المرحلة الثانية تضمنت تركيب الحواجز المتنقلة بين الطريق والرصيف وذلك لحماية المشاة في حين تم توسعة الأرصفة لتصل إلى ٢,٥م، أي ٨ أقدام، والتي كانت تعد للرصف وتركيب الحدود الحجرية الجديدة للرصيف. المرحلة الثالثة والأخيرة وهي مرتبطة بإعادة نقل الخدمات المتواجدة، تجهيز خدمات جديدة والإعداد للمناطق من أجل إعادة إنشاء الأرصفة، والتي كانت أسطحها من الأحجار الزرقاء وإدخال حجر الصوان الجديد لضبط غرف التفتيش في الشارع. وتبع ذلك تركيب مجموعة منسقة من أثاث الشارع. تم اختيار أشجار لندن المستوية لزراعتها بسبب مقاومتها للتلوث، فقد زرعت على طول الشارع لتعطي إحساساً بالوحدة، خلال عملية الإنشاء كان هناك العديد من المعارضين لهذه التغييرات التي تحدث، وكان هناك أيضاً بعض مشاكل التصميم، فعلى سبيل المثال: مقاطع الحدود الحجرية للرصيف كانت شديدة الانحدار لذوي الاحتياجات الخاصة وكان يجب أن تتغير. كذلك فقد حدثت اضطرابات متكررة في تدفق حركة مرور المركبات وكذلك في حركة مرور المشاة. وبالرغم من هذه الشكاوي فإن المشروع قد حصل على الدعم المستمر من كبار سيدني وهما فرانك سورتر Frank Saurtor وحكومة ولاية نيو ساوث ويلز.

نتائج هذا العمل كانت شارعاً منظماً وموحداً في مواد الرصف المتناغمة وكذلك الأثاث المنسق ، فالمناطق المشوشة التي بها ضجيج أصبحت هادئة لتعطي فرصة للرحابة والاتساع. وكذلك فقد توفرت الأرصفة التي أصبحت متسعة وأعرض وقد كان أثاث الشوارع بسيطاً وحديثاً ، وكل هذه التغيرات ، لم تجعل من شارع جورج بالشارع العظيم ، فمقطعه العرضي لم يتغير ، إن عملية الارتقاء بشارع جورج تظل من مشاريع تنسيق المواقع الراجعة للجوائز على أعلى المستويات.

ولقد كانت عملية التجديد لشارع جورج بمثابة الأثر المحفز الذي يؤدي إلى تطوير عدد من واجهات المحلات على طول الشارع وبالأخص حول ميدان السكك الحديدية ، وبسبب اشتراكه مع مشاريع أخرى متشابهة ومع زيادة أعداد الوحدات السكنية في حي الأعمال المركزي CBD لسيدني فقد أدى إلى القدرة على توفير مقاهي على طول الأرصفة لتقام في شوارع المدينة وهكذا . فقد بدأت سلسلة من الأحداث كرد فعل والتي أضافت الحيوية للمقاطعة . كذلك فإنه أدى إلى إعادة التصميم لشوارع مدن أخرى والتي كانت مقامة من قبل . والهدف من الاقتداء بشارع جورج في خطة الإشراف والتنمية لمركز المدينة الحالي هو :

- ١ - خطوط للشوارع والعلاقة بين الشوارع والمباني الحالية.
  - ٢ - ارتفاع المباني المناسبة لعرض الشارع.
  - ٣ - صف من الأشجار المتصلة على طول الشارع.
- إن الأبواب والمداخل وفقاً للخطة يجب أن تكون مؤكدة في أي مبانٍ جديدة ، والمزج بين خطة الإشراف على الإنشاء وأعمال تنسيق المواقع لشارع جورج هي بالتأكيد تصميم عمراني.

### المراجع الرئيسة Major References

- Department of Public Works and Services and the Council of the City of Sydney (1997). *George Street and Railway Square Redevelopment: Statement of Environmental Effects*. Sydney: The authors.
- Lochhead, Helen (1999). Sydney afresh. *Architecture Australia* 88 (September/October): 68-75.
- Urban Projects Unit (1993). *George Street Urban Design and Transport Study – A Draft for discussion with the Sydney City Council*. Sydney: The authors. <http://www.statetrail.nsw.gov.au/Railestate/VOLUME1/NUMBER4/5a57f74.htm>

### المتنزهات

#### Parks

يعتبر تصميم المتنزه ملمحاً من ملامح عمل مهندسي تنسيق المواقع والتي غالباً ما تدمج مع التصميم العمراني. وإن عمل فريدريك لو أولمستد Frederick Law Olmsted خلال نهاية القرن التاسع عشر تتضمن تصميم المعرض الكولومبي لعام ١٨٩٣م في شيكاغو وعدد من الضواحي ، وفي الأغلب هو من كان مشهوراً بتصميمه

للمتنزه المركزي لنيويورك، وهو واحد من أكثر المتنزهات العمرانية في العالم. إن المتنزهات ربما تشكل أجزاء من نماذج التصميم العمراني ولكنها نفسها تعتبر مشروعات لتنسيق المواقع. إن المتنزهات يتم تصميمها أو إعادة تصميمها وفقاً لتطورات العصر، كذلك هناك العديد من المتنزهات الجديدة التي بنيت، إنها تتنوع إلى حد كبير في الحجم وفي الأدوار التي تلعبها في المدينة. وإعادة تطوير الواجهة المائية المقترحة لشنغهاي هي في الأغلب خليط سلس من المباني وتنسيق المواقع، فتصميم الواجهة المائية في كوتشينج Kuching هو الحالة التي يرتبط فيها التصميم جيداً بالسياق البيئي والاجتماعي. وفي المقابل فإن بارك دو لا فيليت Parc de la Villette هو الموضوع الذي يظهر به صورة مدينة باريس بالإضافة إلى الهدف البيئي بالنسبة لمستخدمي المتنزه. لكي يصبح التصميم عمرانياً، فلا بد أن يدمج كل من تصميم المتنزه والعمارة داخل مدخل تصميمي واحد، ولقد قام بذلك برنارد تشومي Bernard Tschumi في تصميمه لبارك دو لا فيليت Parc de la Villette. وبالرغم من ذلك فما زال الغالب أنه نموذج لتنسيق المواقع الذي يحتوي على عناصر معمارية.

### المراجع الرئيسة Major References

Baljon, Lodewijk (1995). *Designing Parks*. Amsterdam: Architecture and Nature Press.

### حالة دراسية Case Study

الواجهة المائية في كوتشينج، ساراواك، ماليزيا: متنزه الواجهة المائية كحافز لإعادة التطوير العمراني

(١٩٨٩-١٩٩٣م)

**Kuching Waterfront, Sarawak, Malaysia: A Waterfront Park as a Catalyst for Urban Redevelopment (1989-93)**

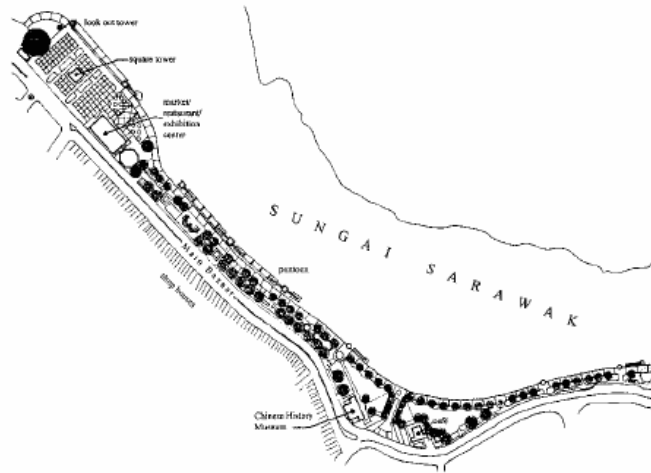
تقع كوتشينج على سونجاي ساراواك Sungai Sarawak بنحو ٢٠ كم من البحر، إن الواجهة المائية للمدينة اعتادت لأن تكون النقطة الإقليمية للشحن والتوزيع لولاية ساراواك الماليزية. إنها تمثل قلب المنطقة من وجهة نظر تتوسط كلاً من المنطقة التجارية و البازارات الرئيسة و النهر. إن المنطقة التجارية تحتوي على منازل صينية للتسوق وعلى فندق مرتفع ومبانٍ للمكاتب. لقد تمت عملية تطوير شبكة الطرق والنقل الجوي خلال الستينيات والسبعينيات وأدى التغيير في تكنولوجيا الشحن إلى أن أصبحت مستودعات البضائع مهجورة وهذا أدى إلى التدهور العام للواجهة البحرية. ولقد تدهور أيضاً جدار النهر فقد ملئت قنوات الشحن السابقة بالطين الراكد، وقام واضعو اليد ببناء أكشاك على طول الواجهة البحرية، وفي نفس الوقت كانت المنطقة ملوثة ببحوية من قوارب الصيد والتجارة. هذه المنطقة كانت تحتوي على مبانٍ تاريخية وأرصفت ميناء للسفر وكذلك على مبانٍ تجارية وحكومية. وأصبح المكان فوضى.

وكان مالك مشروع إعادة تطوير الواجهة المائية هو المجلس البلدي للتنمية الاقتصادية لولاية ساراواك Sarawak State Economic Development Corporation (SEDC) وهذا المجلس هو وكالة قانونية أسست في عام ١٩٧٢م لتشجيع التنمية الصناعية والتجارية والاجتماعية الاقتصادية معاً بالولاية. إن وكالة السياحة والترفيه التابعة للمجلس البلدي للتنمية الاقتصادية لولاية ساراواك SEDC كانت هي المسؤولة عن تنفيذ عدد من المشاريع المشتركة مع مطوري القطاع الخاص، وهذه الأعمال تضمنت تسهيلات ثقافية - نوادي لرياضة الجولف، وأماكن للتسوق، وفنادق للسياح من شرق آسيا، بصفة خاصة. ومعظم العقارات كانت تحمل أسماء تجارية دولية مثل هولندي إن Holiday Inn وآرنولد بالمر Arnold Palmer وكراون بلازا Crowne Plaza. ومن أجل تطوير صورة كوتشينج فقد أصبحت إعادة تطوير الواجهة المائية أمراً ضرورياً.

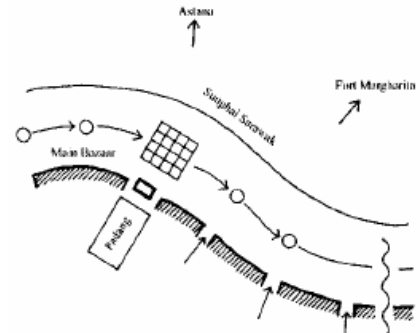
في أوائل الثمانينيات تخيل رئيس وزراء ساراواك وصلة جديدة بين المدينة والنهر لكنه اتخذ بعض الوقت للبدء في المشروع الذي تم إنجازه في النهاية. وفي عام ١٩٨٩م تم إسناد دور المطور للواجهة البحرية إلى سيدك SEDC من قبل حكومة الولاية، وفي السنة التي تلتها، وقامت بتعين فريق للمشروع، وهذا الفريق اشتمل على مستشارين محليين ودوليين، والمحليون هم الاستشاريون المتحدون (كوتشينج) و United Consultants أما الفريق الاستشاري الدولي فكان كونبيير موريسن وشركاؤه Conybeare Morrison and Partners وهو مكتب تنسيق مواقع وتصميم عمراني بسيدني، وهو الذي أدار جهود التصميم منذ البداية وحتى النهاية. إن خطة كولومبو السابقة Colombo Plan هي للطالب الماليزي الذي درس في سيدني وكان يربط العلاقة بين العمل وشركة سيدني.

وهدف التصميم هو توفير مجموعة من التسهيلات على طول الواجهة المائية والتي تروق لجميع الزائرين سواء المحليين أو الدوليين، كذلك إعطاء الإحساس المحلي للمكان، وكانت رغبة سيدك SEDC أيضاً هي استعادة الأوضاع التاريخية والثقافية للواجهة البحرية من أجل التخلص من القذارة وحركة مرور الشاحنات ولربط البازار الرئيس بالمياه وبالمناظر التي عبرها. فقد كاد ليصبح نموذجاً رائعاً لكوتشينج والمثال المحتذى به في تصميم الواجهة المائية في ماليزيا، كذلك فقد أدرك "أنه مشروع الحياة ذو الجودة العالية" والتحويل الجديد.

Drawing by Thanong Poonteerakul

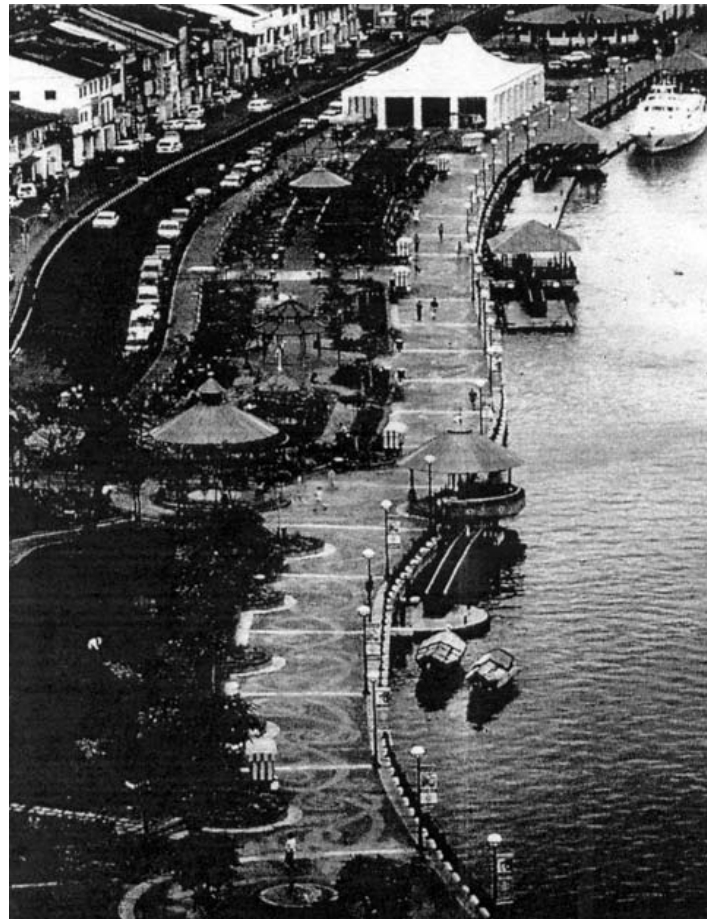


(ب)



(أ)

Drawing by Munir Vahanvati



(ج)

الشكل رقم (٥، ١٦). منتزه الواجهة المائية في كوتشنج. (أ) الفكرة الأولى. (ب) مخطط المرحلة الأولى. (ج) منظر للواجهة البحرية.



نتيجة ذلك كانت هناك عدة أهداف تصميمية. أحدها كان يهدف إلى فتح واجهة النهر على المدينة عن طريق خلق ممرات لرؤية المياه، والآخر كان يهدف للحفاظ على العناصر التاريخية في المنطقة، والثالث كان يهدف لإبراز شخصية كوتشنج. إن الأعمال الفنية ومنافذ بيع الأغذية هي في الغالب يسيطر عليها الطابع المحلي بدلاً من أن تكون أجزاء من السلاسل العالمية، كذلك الأنماط العشائرية الأصلية تم تكيفها لتصبح أنماطاً للرصف، والمواد المستخدمة، على أية حال يجب أن تكون قوية وسهلة البقاء. لا توجد مواد محلية تمتلك هذه الجودة في المدينة لذا فمخزون الجرانيت كان يستورد من الصين وبلات الفسيفساء كان من رافينا Ravenna في إيطاليا، وكانت هناك أيضاً أهداف أخرى منها إزالة الأسطح الطينية حيث كانت تعتبر قبيحة من قبل المحليين. لقد امتدت واجهة النهر وأقيمت أجزاء من التطويرات الجديدة على الأراضي المستردة. والاختلاف المدي على نهر سنجاي ساراوك كان حوالي ٥ م، ولقد بنيت قناطر أسفل النهر وذلك للمحافظة على ارتفاع ثابت للمياه، وهذه القناطر عملياً تفصل المدينة عن البحر وتجعل قوارب الشحن بمثابة الجزء الزائد من التصميم.

إن الواجهة المائية الجديدة تتكون من ممشى للتنزه على طول ضفة النهر ولمسافة كيلو متر واحد أي نحو (٣٠٤٠ قدماً) (انظر الشكل رقم ١٦، ٥). ولقد بني هذا الممشى على ركام لمنع الهبوط وكانت مصطفة عليه أشجار استوائية بمسافات فاصلة كل ١٢ م لتوفير الظل، ومعماري تنسيق المواقع كان تحت ضغط لبناء صف من الأعمدة لكنه للحفاظ على الممشى مفتوحاً.

والمخطط يحتوي على تصميم على شكل الدمبل (الثقل الحديدي ذو النهايات الكروية) ليربط حي الفنادق مع وسط مدينة كوتشنج، وبين الاثنين يوجد عدد من المباني المستديرة والتي تخدم كنقاط للراحة وكذلك سلسلة من المعالم، حيث توجد منافذ بيع الأطعمة ومطاعم، كذلك سرادق للعروض الثقافية، وهناك سلسلة من المعالم المائية ونافورات وساحة "موضوعية" للعب الأطفال، وجميعها كانت تستهدف مباشرة سوق السياحة ولكنها أيضاً كانت متاحة للمقيمين الماليزيين والصينيين والأقليات على حد سواء.

وهناك عدد من المعالم المميزة أعطت سمات فريدة لكوتشنج خاصة واجهتها البحرية، فلقد اشتهرت المحكمة بالميدان الذي يوجد أمامها، كذلك مقر شركة ساراوك للسفن أصبح مركزاً سياحياً، وفي الطرف الجنوبي من الممشى الخشبي تم وضع المتحف الصيني الذي أقيم على مبانٍ أنشئت عام ١٩١٢ م عن طريق المجتمع الصيني في كوتشنج كي يكون الغرفة التجارية الصينية. أما ميدان البلدة الذي يحتوي على برج الميدان الذي يرجع تاريخه إلى القرن التاسع عشر فهو بمثابة حجر الزاوية للمشروع. إن البرك والنوافير الآن بمثابة جناحي المشروع والبرج الذي كان سجنًا سابقاً هو الآن مكان لإقامة المعارض إنه أيضاً يعرض صوراً من خلال الواجهة المائية الجديدة للمعالم التاريخية من المدينة والنهر مثل القرى الماليزية والأستانة Astana (منزل عائلة برووك، الأمير الأبيض الذي حكم من عام ١٨٣٧ م حتى عام ١٩٥٠ م) وحصن ماجريتا Magherita Fort.

إن الأعمال الفنية به تتضمن نافورة على شكل طائر البوقير Hornbill Fountain والنحت الفولاذي الحديث ، والذي يصور الطائر المحلي لساراواك. والأسوار (الدرابزين) مصنعة بشكل رفيع والأثاث مصمم جيداً كذلك لقد عكست النباتات البيئية الاستوائية المورقة في ساراواك. إن هذا التكامل للمباني وتنسيق المواقع بالمدينة وتنسيق الشارع هو الذي جعل هذا المشروع على نفس قدر مشاريع التصميم العمراني كعمل لتنسيق المواقع ، كان هذا التصميم نتيجة لعمل شركة واحدة منذ بداية الفكرة حتى التفاصيل الخاصة بأنماط الرصف.

إن عملية التحول التي حدثت في الواجهات البحرية كانت تمثل دور المحفز لإعادة التنمية للمناطق المتاحة لها. قيمة الأرض في المناطق المجاورة لواجهة النهر قد تزايدت بشكل كبير وقد أقيمت مبانٍ جديدة في مواجهة المتنزه. ومستودعات البضائع القديمة والمخازن المحجوزة للبازارات الرئيسة قد أصبحت محلات لأصحاب حرفة خاصة بالسياح الشرقيين ، الشيء غير المتوقع لكنه مرغوب فيه كجزء من التصميم هو أن الواجهات البحرية قد جمعت كل العناصر المختلفة من السكان ذوي الأعراق المتعددة لكوتشينج معا ، فلقد كان يستخدمها الفرد والجميع. ولقد استلمت جائزة التصميم العمراني من المعهد الأسترالي لتنسيق المواقع عام ١٩٩٤ م.

#### المراجع الرئيسة Major References

Breen, Ann and Dick Rigby (1996). Kuching Waterfront development. In *The New Waterfronts: A Worldwide Success Story*. London: Thames andHudson, 148-51.

Conybeare Morrison and Partners (1990). Kuching Riverfront Masterplan. Sydney: The authors.

Sara Resorts Sdn. Bhd (2000). *A tribute to the people: Kuching Waterfront*. <http://www.sedctourism.com/waterfront/>

#### حالة دراسية Case Study

بارك دو لا فيليت، باريس، فرنسا: تصميم المتنزه التفككي (١٩٧٩-١٩٩٧م)

Parc de la Villette, Paris, France: A Deconstructed Park Design (1979-97)

إن متنزه فيليت له تاريخ معقد في التنمية. ففي عام ١٩٧٩ م ، نجد أن المؤسسة العامة لمتنزه فيليت (EPPV) Etablissement Public du Parc de la Villette قد بدأت في عملية التطوير والتصميم التي كان من نتائجها هذا المتنزه. والهدف أسفر عن عدد من المشاريع المعاصرة من بينها جعل باريس المركز الفني للعالم مرة أخرى. وكانت الأهداف المحددة من قبل هي :

- ١- خلق تصميم ذي نبرة دولية.
- ٢- بناء متحف قومي للعلوم والتكنولوجيا.
- ٣- خلق متنزه عمراني ثقافي.

كان الموقع على مساحة ٥٥ هكتار (أي ١٣٦ أكر/فدان) لقطعة أرض صناعية شبه مهجورة في الركن الشمالي الشرقي من باريس. وكانت تتضمن مجزراً رئيساً وساحة للمواشي، فناء للبيع، وقناة قسمت الموقع إلى جزأين وحدود أخرى معظمها يوجد في الشرق منه، وتصميم المتنزه حدث على مرحلتين: (١) عندما عقدت المسابقة الدولية للتصميم في عام ١٩٨٢م وقد أعلن عن الفائز في باريس عام ١٩٨٣م، و (٢) لقد حدث مزيد من التنقية للمشروع عن طريق التغيرات العملية التي قام بها الفريق الرابع.

ولقد أعلن وزير الثقافة الفرنسي جاك لانج Jack Lang عن مسابقة بارك دو لا فيليت الدولية عام ١٩٨٢م. ولقد تضمن البرنامج متحفاً كبيراً للعلوم والصناعة، ومدينة للموسيقى، وقاعة رئيسة للمعارض، وقاعة لحفلات موسيقى الروك بالإضافة إلى المتنزه. وهذا تطلب إعادة استخدام اثنين من الهياكل المتواجدة في الموقع. وكان المتنزه يعكس فكرة "العمران، السرور، التجريب" وعليه إنجاز فكرة التوحد في العمارة وتنسيق المواقع. والأمل معقود على أن التنمية سوف تكون بمثابة جسر بين المدينة وضاحيتها وتمثل بوابة لباريس من جهة الشرق. إن أجندة التصميم كانت عملاً خالصاً من الإدارة للحكومة الفرنسية بدلاً من اعتمادها على دراسات السوق، ولقد تم التطوير تحت التأثير القوي للرئيس الفرنسي حينذاك جيسكار ديستان Giscard d'Estaing، الذي اختار أدريين فينيسيلبر Adrien Fainsilber من بين ٢٧ معمارياً فرنسياً لتحويل الصالة الكبرى إلى متحف للعلوم.

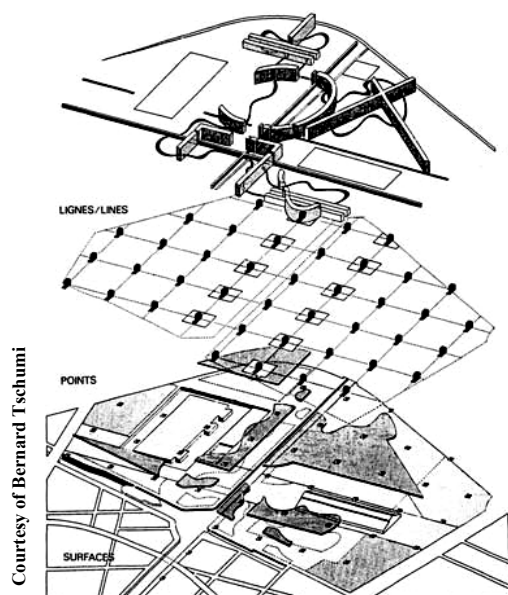
ومسابقة المتنزه قد جذبت نحو ٤٧٢ مشاركة من ٤١ دولة والفريق الذي يرأسه برنارد تشومي Bernard Tschumi هو الذي فاز بالمسابقة (انظر الشكل رقم ١٧، ٥). وقد عين رئيساً للفريق المنفذ للمشروع. في عام ١٩٨٤م كانت هناك مسابقة محدودة عقدت لتصميم مركز الموسيقى وأربعة نماذج منازل في الجانب الشمالي من المتنزه (Baljon, 1995). ولقد بدأ الإنشاء في المتنزه عام ١٩٨٥م ويمكننا القول بأنه تم اكتماله في عام ١٩٩٧م. والتصميم كان تصورياً بحيث يمكن أن يتطور كلما تقدم البناء والتغيرات لا تزال تحدث من حين لآخر. والحالة المكتملة تظهر في (الشكل رقم ١٧، ٥ ج)

لقد لاقى التصميم الاهتمام لأنه كان متزامناً مع الأيديولوجية التصميمية المشتقة من التحليل الأدبي المعاصر. إنه يتكون من ثلاثة أنظمة كبيرة مستقلة مفروض كل منها على الآخر. الأول عبارة عن سلسلة من النقاط في تقاطعات من شبكة ١٢٠م (أي ٣٩٠ قدماً)، وثمانية مساحات مربعة إلى الشمال والجنوب وخمسة مساحات مربعة من الشرق للغرب. في هذه التقاطعات كان يوجد سلسلة من الأجنحة الترفيهية follies، وكانت مغطاة بصفائح فولاذية مطلية باللون الأحمر اللامع (انظر الشكل رقم ١٨، ٥ أ)، والتي قام تشومي بتصميمها كلها. والنظام الثاني يتكون من مجموعة خطوط. وهذه تكون الممرات الخاصة بحركة المشاة ومنظمة في نظامين مترابطين. أحدهما يتكون من تقاطع محاور شملت صالات العرض، والآخر من تعرجات ممشي التنزه "السينمائي" الذي يمثل سلسلة متتابعة

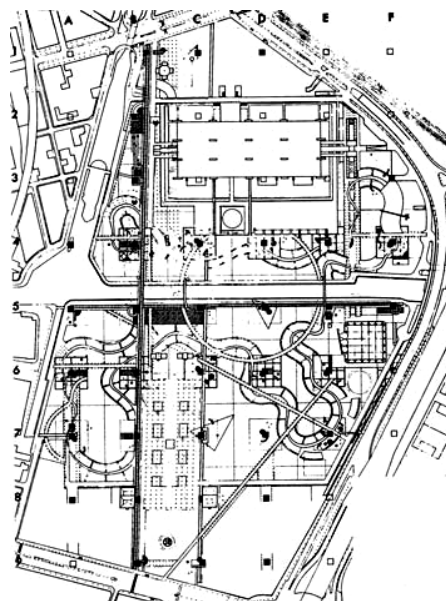
من الفراغات المحيطة، أما النظام الثالث فيتكون من أسطح المتنزه بالإضافة إلى حارات من الأشجار التي تربط مواقع الأنشطة الرئيسية في المتنزه. إن المواد التي تتكون منها الأسطح هي العشب أو الرصف، وقد اختيرت بعناية لكي تتحمل جيداً الأنشطة التي من المتوقع أن تحدث في مواقع مختلفة.

إن الأجنحة الترفيهية follies هي عبارة عن مكعبات ضلعها يبلغ ١٠.٨ م (حوالي ٣٦ قدماً) مقسمة إلى مكعبات ثلاثية الأبعاد، طول ضلع كل منها ١٢ قدماً وتشكل صناديق. هذه الصناديق وفقاً لتشومي يمكن أن تتفكك إلى أجزاء أو يتوسع نطاقها من خلال إضافة عناصر أخرى (Tschumi, 1987). وقد تم تخصيص بعض الحدائق على "مشى التنزه السينمائي" لمعماريين آخرين لتصميمها. وبالرغم من ذلك فإن كل حديقة كان يجب لها أن تصمم داخل إطار العمل الذي أسسه تشومي.

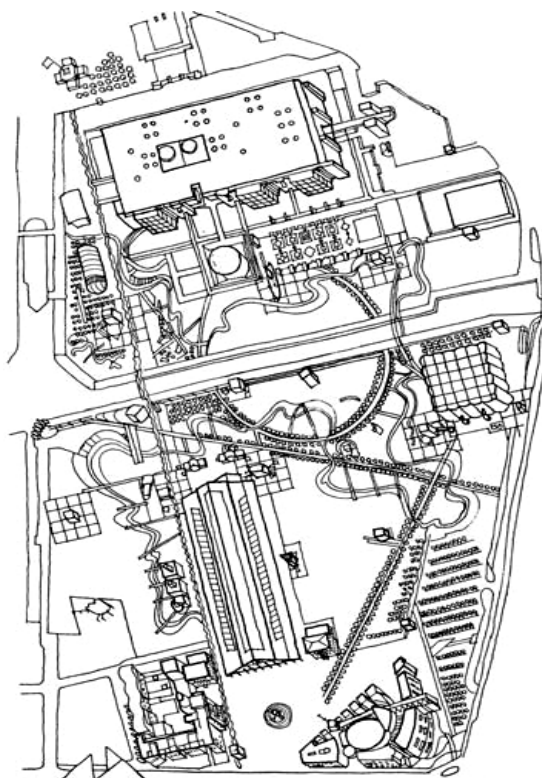
إن المتنزه يحتوي على خليط من المرافق منها مدينة العلوم والتكنولوجيا التي أقيمت في الموقع الذي كان به مجازر فيليت القديمة (انظر الشكل رقم ١٨، ٥ب). ويبلغ ارتفاعها ٤٠ م (أي نحو ١٣٣ قدماً) وتمتد بطول ٣ هكتار (أي نحو ٧ أكر / فدان). أدريان فاينلسبر (مع بيتر رايس Peter Rice و مارتن فرانسيز Martin Francis) كان لديهم ثلاثة اهتمامات رئيسة خاصة بعملية التصميم وهي: أن المياه يجب أن تحيط بالمباني، وأن الحياة النباتية يجب أن تتخلل المنازل الزجاجية (الصوب)، كذلك الحال بالنسبة إلى إضاءة القبة. والمتنزه أيضاً يحتوي على لاجيود La Géode وهو عبارة عن قبة سماوية ترفيهية عملاقة مع شاشة نصف كروية مرتفعة. كذلك يحتوي على الساحة الكبيرة وهي التي كانت فناء للمشاة قديماً والذي تحول إلى مكان للمعارض ومدينة الموسيقى، ولارجونوتس L'Argonauts وهو متحف للملاحة مع وجود غواصة تقف خارجه. ومسرح زينيث Zenith وهو عبارة عن مسرح له خيمة من البوليستر صممت من أجل الجماهير التي يصل عددها إلى ٦٠٠٠ شخص يحضرون حفلات البوب الموسيقية، وخلال فصل الصيف يجتذب المتنزه ما لا يقل عن ١٥.٠٠٠ شخص في اليوم، وخلال فصل الشتاء فإن لديه حوالي ٣٠٠٠ زائر يومياً. وقد حققت الحكومة الفرنسية أهدافها والإشارة الدولية به والأكثر أهمية هو جذب الانتباه.



(ب)



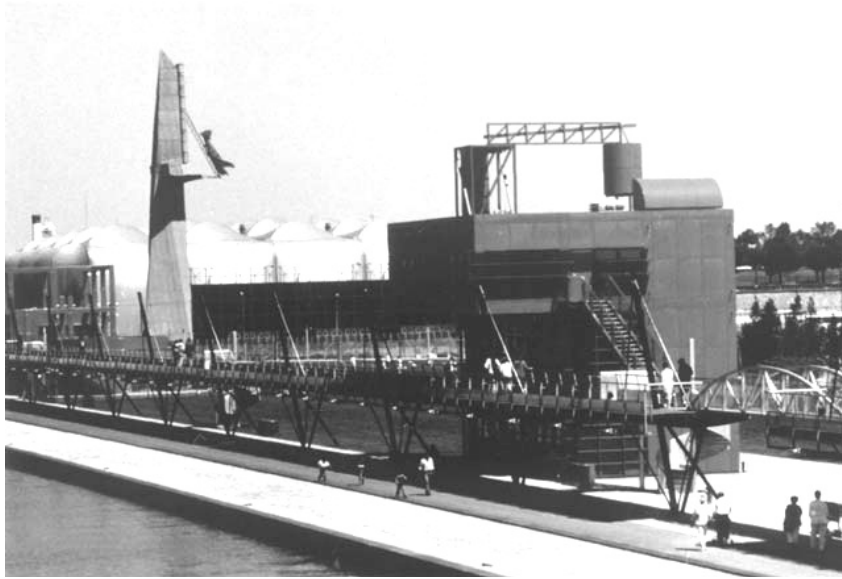
(أ)



Drawing by Yin Yin

(ج)

الشكل رقم (٥،١٧). بارك دو لا فيليت ، باريس. (أ) مشروع تشومي والفريق الفائز بالمسابقة . (ب) تفكيك التصميم. (ج) المتنزه كما تم تشييده .



Photograph by Ruth Durack

(أ)



Photograph by Alix Verge

(ب)

الشكل رقم (٥, ١٨). هيكلين في متنزه بارك دو لا فيليت. (أ) الأجنحة الترفيهية follies . (ب) مدينة العلوم.

إن هذا الإطار الذي تلقاه المتنزه مستندٌ على المذهب الفكري الجمالي للعمل الفني، و الأفكار العقلانية المتعلقة به. وقد كان محتضناً بالخبراء المعماريين كما تم نشره بشكل غير عادي، ولقد ثبت من خلال المذهب الفكري أنه من الصعب تحويله إلى التنمية الحضرية.

إن أياً من هذه الخطط، وهناك أعداد منها، تظل على الورق. على كل حال إن متنزه لافيليت هو حقاً مشروع تصميم عمراني يشمل معالم تنسيق المواقع والمعالم المعمارية في قالب واحد.

### المراجع الرئيسة Major References

- Baljon, Lodewijk (1995). *Designing Parks*. Amsterdam: Architecture and Nature Press.
- Benjamin, Andrew (1988). Deconstruction and art/the art of deconstruction. In Christopher Norris and Andrew Benjamin, eds., *What Is Deconstruction?* New York: St. Martin's Press, 33–56.
- Broadbent, Geoffrey (1990). Parc de la Villette. In *Emerging Concepts of Urban Space Design*. London: Van Nostrand Reinhold (International) 316–9.
- Tschumi, Bernard (1987). *Cinéma Folie: le Parc de la Villette*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.

### ملاحظة A Note

متنزه الواجهة المائية في شنغهاي، شنغهاي، جمهورية الصين الشعبية: مقترح متنزه متكامل وبناء مخطط التصميم العمراني (٢٠٠٠م +)

**The Shanghai Waterfront Park, Shanghai, People's Republic of China: A Proposed Integrated Park and Building Urban Design Scheme (2000 +)**

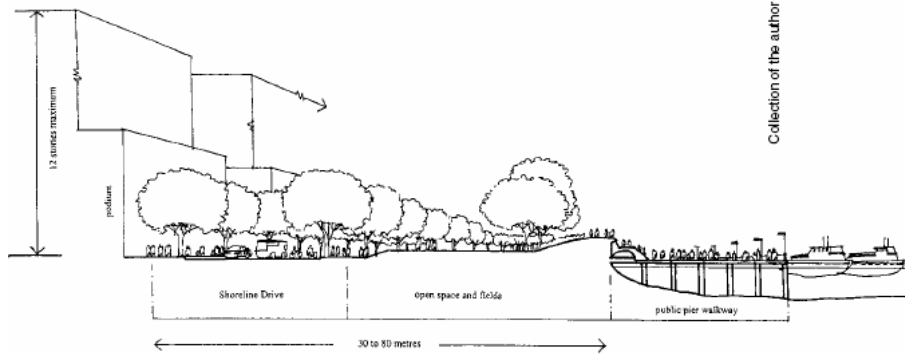
كما هو الحال في العديد من أجزاء العالم (على سبيل المثال مدينة باتري بارك Battery Park City وكناري وارف Canary Wharf وميناء دارلنج Darling Harbour المشروحة في الفصل الثامن)، إن مرافق الميناء والتي طورت خلال النصف الأول من القرن العشرين قد أصبحت عاطلة، ومع عمليات التطوير للمشاريع العملاقة في المدينة - بالأخص بودونج Pudong - و الذي أدى إلى تلوث نهر هوانجبو Huangpu River بشكل كبير، وبدلاً من أن يكون في الجهة الشرقية لقلب المدينة فقد أصبح بمثابة خط التماس للتنمية. إن ترك العديد من الصناعات للواجهات البحرية التي حدثت مؤخراً قد أدى إلى تحسينات هامة في نوعية مياه النهر مما جعل الأراضي التي على طول ضفتيه مصدر جذب للتنمية.

وفي عام ٢٠٠٠م نظم مكتب التخطيط العمراني بشنغهاي مسابقة دولية لخطة التنمية لكلا الجانبين من نهر هوانجبو، وكانت المساحة التي تغطي المنطقة نحو ٢٤٧٠ هكتار (أي ٦.٣ ميل مربع) بطول ١٣ ميل يمتد من جزيرة فوسينج Fu-Sing Island حتى الجنوب من طريق رويو جويو نان Ruiz Jui Nan، وكان هدف المكتب هو استخدام هذا الشريط من واجهة النهر للسياحة الترفيهية والتنمية التجارية. كذلك كان من الضروري توفير مقاييس

للتحكم في الفيضانات ، ويشمل عناصر ثقافية وتاريخية واقتصادية متعددة في التصميم. وقد تم اختيار ثلاثة مشاريع في التصنيفات النهائية هي : ساساكي Sasaki ، وسكيدمور Skidmore ، وأوينجز وميريل Owings and Merrill ، ومكتب سان فرانسيسكو San Francisco office (SOM) وكوكس وشركاؤه Cox Partnership من سيدني. والثاني من هذه المكاتب قد اختير للمضي قدماً في المخطط. كثير من المبادئ التخطيطية مثل المناطق الخضراء والتي تربط النهر بالمناطق الداخلية للموقع قد تم اختيارها من خطة كوكس وشركاؤه.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٥، ١٩). اقتراح الواجهة المائية في شانغهاي. (أ) كروكي الهلال المقترح. (ب) قطاع عرضي في الهلال.

ما يحدث غالباً في المشاريع الكبيرة ، إن مالك المشروع يتغير بمرور الوقت المحدد له عن الذي بدأ بالعمل في هذا المشروع ، وقد قامت شركة التنمية K & P بشنغهاي بتعيين هيئة ميناء شنغهاي كمطورين عقاريين. فقد أصبحوا بمثابة المستثمرين والمسوقين والمنسقين للمشروع ، أما SOM فقد كانت هي المسؤولة عن الخطة الرئيسة بينما كان مركز التخطيط العمراني والبحث بشنغهاي هو من نفذ التخطيط المحلي ، لقد أعيد تقسيم الأراضي التي على طول النهر ، وكذلك المناطق التي توجد بين مناطق التنمية الجديدة المقترحة والنهر كانت مصممة لتكون أراضي للترفيه.



أحد أهداف التصميم هو توسيع امتداد الروابط البصرية بين المدينة والواجهة المائية، وهذه المهمة ليست سهلة لأن النهر له سواتر ترابية مرتفعة تمنع الفيضانات عن المدينة. أما الأهداف الأخرى التي تأسست كانت لخلق مقاطعات مميزة كل واحدة لها هويتها الخاصة بها على طول النهر لتشيط الواجهة و جعلها مفعمة بالحياة، والهدف الأول يتحقق بالتوسع في الشوارع لتصل نحو حد النهر، والثاني هو خلق نشاط معماري يوحد وحدات الجوار، والثالث بإضافة حركة مرور للمسافرين عبر النهر. إن توفير محطة ساحلية للركاب وللشحن سوف يؤدي إلى زيادة في خدمات العبارات.

من المعالم الرئيسة للمتنزه الهلال (انظر الشكل رقم ٥.١٩ أ). لقد اختلف عرض المتنزه من أجل الحصول على بعض التنوع. أما مخطط الزراعة فقد اختلف أيضاً، فهناك بعض الأماكن قد تركت مفتوحة نسبياً من أجل الترفيه النشط بينما هناك أماكن أخرى صممت من أجل التأمل السلبي. وعلى جانب الأرض كان مقترحاً أن يكون المتنزه محاطاً بمبانٍ متوسطة الارتفاع (التي تصل إلى ١٢ دوراً ارتفاعاً)، متعدد الاستعمال، منصة كقاعدة للمباني و طريق رئيس ذو أشجار على جانبية boulevard. والمباني سوف تعطي تعريفاً قوياً وإحساساً بالتحضر للمتنزه. هذا وقد صمم الطريق عن عمد لاستخدامه كشريان رئيس لحركة المرور، وعرض الطريق قد خفض إلى مسارين لحركة السيارات في كل اتجاه مع تقديم متكرر لعبور المشاة. إن الواجهة المائية بها متنزه على حافة النهر مع وجود عشب أخضر وأشجار تفصل بينها وبين الطريق الرئيس. والشيء غير الواضح من كروكي المخطط لكنه واضح من خلال القطاع العرضي هو استخدام الساتر الترابي للتحكم في الفيضان الذي سوف يقطع خط الرؤية حتماً بين رصيف المشاة العام والجزء الداخلي من المتنزه بالنسبة له (انظر الشكل رقم ٥.١٩ ب).

إن المشروع، إذا اكتمل كما حدد الآن، سوف يكون فعلاً تصميمًا عمرانياً كقطعة واحدة مع عناصر كلية لتنسيق المواقع، والخطوط الإرشادية قد كتبت من أجل المباني التي تحد المتنزه. والهدف من ذلك هو الحصول على التناسق في واجهات المباني مع المرجعيات المحلية، إن المباني سوف تتطلب الاستثمارات في التنوع لمطوري العقارات وأن تكون مصممة على يد مهندسين مختلفين، حتى إذا اعتبر المتنزه هذا التصميم عمرانياً، وإن التصميم يدمج أماكن المتنزه والمباني، كلنا سوف نتظر ونرى هل المخطط قد طور بالفعل كما قرر له هنا أم لا. وهناك قطع من الأراضي تعرض للبيع من أجل المسابقة التي تكون في أعلى وأسفل النهر. إن التحاليل اللازمة لإيضاح ذلك سوف تخدم الحالة الدراسية.

### المراجع الرئيسة Major References

- Dixon, John Morris (1999). *Urban Spaces*. New York: Visual Reference Publications.  
 Marshall, Richard (2001). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press.  
 Cox Group (2002). *Shanghai Waterfront masterplan, China*. [www.cox.com.au/projects/masterplanning\\_urban\\_design/index.html](http://www.cox.com.au/projects/masterplanning_urban_design/index.html)

### بعض الملاحظات على تفاصيل البيئة

#### Some Notes on Detailing the Environment

إن الكثير من تفاصيل التصميم الخاص بالتخطيط العام للمدن هي مشكلة تنسيق المواقع. إن نوعية التفاصيل كأبعاد وكأوضاع سلوكية تساهم بشكل رئيس في تشكيل مشاعرنا حول الأماكن وحول المدن التي هي جزء منه، فبتفصيل هذا يعني تبسيط - مقياس الأنماط - مثل حدود الأرصفة kerbs و طريقة تقطيعها التي تجعل البيئة خالية من العوائق، وتشمل القضبان الحديدية المتشابكة وغطاء غرف التفتيش، ودرجات السلالم، والسلالم، وتصميمات الكراسي، وقد كان ينقل عن المهندس لودويج ميس فان دي رو Ludwig Mies van der Rohe قوله "إن الرب في التفاصيل". حقيقة أن جودة تفاصيل التخطيط العام ليست ببساطة وظيفة التصميم الكلي لكنها التفاصيل، وإن جودة المركز التجاري في شارع السادس عشر في دنفر Denver، كولورادو Colorado تدين بالكثير إلى تفاصيله (انظر الشكل رقم ١،١ و ٥،٢٠).

إن جودة التفاصيل تعتمد على كيفية التعامل مع العناصر من تكوينها، وأنماطها، والألوان المستخدمة، والدقة والمهارة في العمل وما تتحمله الأنشطة البشرية. ومن المواضيع ذات الأهمية الخاصة نماذج الرصف، وطبيعة الإضاءة، وتصميم أثاث الشوارع، وطبيعة الالفتات. أما عن المواكبة مع العصر فإنها تعطي المصممين والمستخدمين للبيئة إحساساً بالمعاصرة، حيث إن ما يعتبر متماشياً مع الموضة دائماً ما يتغير.



Courtesy for the Olin Partnership, Philadelphia

الشكل رقم (٥،٢٠). المركز التجاري في شارع السادس عشر، دنفر.

وفي بعض الأحيان الترف في الأنماط يحترم احتراماً كبيراً ولكن الأنماط البسيطة هي التي تبدو أنها تتحمل (مثل ساحة سان ماركو Piazza San Marco في فينيسيا، انظر الشكل رقم ٥,٢).

والطريقة التي يضاء بها التخطيط العام سواء طبيعية أم صناعية نهائياً أم ليلاً تساهم بشكل أساسي في صفات الجودة المحيطة، والاهتمام هنا لا ينصب فقط على الأمان ولكن علي الجماليات أيضاً. إن الجودة المتصورة للأماكن بين المباني والشوارع والأزقة، والميادين، والعقد، والزوايا المظلمة، تعتمد بدرجة كبيرة على كيفية إضاءة وتنظيم العمارة وتنسيق المواقع، وإن طريقة إضاءة واجهات المباني يمكن أن تثري تجربة التواجد في المكان. وهناك العديد من الأمثلة عن بيئات مفصلة جيداً لكن هناك أيضاً العديد من البيئات التي تم تصميمها بإهمال وسرعان ما تهالكت. لذا فإن تفاصيل البيئة هي من الفنون الجميلة.

### التعليق: هل هذه المنتجات لتنسيق المواقع تصميم عمراني؟

#### Commentary: Are these Landscape Architectural Products Urban Design?

إن جودة الفراغات العمرانية تعتمد على الكيفية التي تحيطها كذلك على الصفات الخاصة بها، وإن الإعجاب بالمباني الفردية وأفق المدينة يمكن أن نعتبره بانوراما، فهي الجودة الخاصة بالفراغات المفتوحة للمدينة، التخطيط العام، التي تعرف نفسها وطبيعتها في عيون الأفراد.

إن الفراغات المفتوحة في المدينة - وتنسيق مواقعها - تم تصميمها من قبل مجموعة واسعة من الأفراد وأثناء النصف الثاني من القرن العشرين مروراً بعدة دورات تحديث ضمن سياقات ثقافية مختلفة، فمن الواضح أن جودة تنسيق المواقع هي عنصر أساسي من الحالات الدراسية التي تضمنها هذا الفصل. هل يمكن لكل هذه الحالات أو جزء منها الادعاء بأنها تصميم عمراني؟ لكل المخططات التي قدمت في هذا الفصل الأكثر عمراً ميدان برشبنج وهو الوحيد الذي يمكن على الأقل أن نطلق عليه تصميم عمراني. إن كلاً من الموقع و تصميم لوجريتا/أولين Legoretta/Olin ركز على سطح الميدان، وربما على المدى البعيد يصبح هذا الميدان مكاناً عمرانياً فعلياً متكاملًا مع عناصره.

المهم على الرغم من جودة نوعية تنسيق المواقع، المصممة تصميمًا جيدًا، فإن مناظر المدينة والحدائق العامة ليست هي العلاج الشافي لأمراض المدن، فهي لا تستطيع أن تحل المشاكل الاقتصادية والاجتماعية الخاصة بها. والسلطات في أوك بارك Oak Park اكتشفت هذا الأمر. إن المتنزهات و تنسيق المواقع الأخرى تحتاج أن تقام وتصمم على أساس جيد من أجل وظائف محددة لها، وعلى أسلوب المعيشة وبنفس عمل العالم الطبيعي. يجب لهذه الوظائف أن تكون مفهومة، وإن مخططات التصميم العمراني في كل مكان يجب أن تحوز الاهتمام قبل اكتمالها كما هو الحال في سنغافورة، وغالباً أن طبيعة عملية الإصلاح المطلوبة تكون بمثابة السؤال الذي يتجنبه الكثير أثناء

التفكير في التصميم ونتيجة لذلك فكثير من الأماكن التي تم بناؤها عندما تنتهي فسريراً ما تتهاك أو يكون لها آثار سلبية على ما يحيط بها وعلى التقدير الذاتي للأفراد.

وما لم يتضمنه هذا الفصل هو أمثلة على تصميم الفراغات العامة والمفتوحة في المناخ الحار، فقد أصبح "تخضير المدينة" بمثابة شعار مؤسف من أجل تحسين جودة الأساس الحيوي للمدن، فالمدن الخضراء في المناطق القاحلة مثل (فينكس-أريزونا أو طهران) تحتاج النظر إليها بعناية فائقة، فهذه المدن تحتاج لأن تكون (بنية اللون) بنفس قدر حاجتها إلى الأخضرار، وهناك أشياء عديدة يمكن أن نتعلمها من المخططات الاستيطانية البشرية التقليدية في المناطق المناخية المختلفة (انظر على سبيل المثال Rudofsky, 1969). هذه المستوطنات بالرغم من ذلك لم تأخذ في اعتبارها عند التصميم استخدام السيارات. ونحن في احتياج إلى مخططات جديدة تواجه هذا الغرض ومشاكل عالمنا المعاصر.

إن المنتجات التي وصفت في هذا الفصل متنوعة ونموجية لتنسيق المواقع في المدن؛ حيث تتضمن المشاريع عناصر صياغة للفراغات المفتوحة أو تحتوي على مبانٍ هامة كجزء أساسي من المشروع، فهي بالتأكيد تصميم عمراني، وذلك إذا لم تكن مشاريع تنسيق مواقع هامة في المدن. والعديد من معماري تنسيق المواقع يدعون أن هذا التمييز متحذلق. هذا الفرق والتميز بالتأكيد واضح، فالممشى النهري في سان أنطونيو (الفصل العاشر) المتضمن في هذا الكتاب تحت عنوان التصميم العمراني بالتركيب. ويمكن القول إن التصميم العمراني في المقام هو تصميم الأسطح الأفقية في المباني، وذلك مشروع تنسيق مواقع. وهو عرض شعوري لتغيير العالم الثلاثي الأبعاد حوله وقد نجح في ذلك، وسواء كانت العناصر المعاد تصميمها من التخطيط العام هي تصميم عمراني أم لا، فما زال هذا الموضوع غير محدد بعد، فمهندسي تنسيق المواقع يدعون أنها كذلك. وإذا كانت هي فعلاً كذلك، فما هو إذن تنسيق المواقع؟

## مشروعات العمارة وطبيعة التصميم العمراني

### THE PRODUCTS OF ARCHITECTURE AND THE NATURE OF URBAN DESIGN

معظم مشروعات التصميم العمراني هي بقيادة المعماري إذ لم يكن هو البادئ فيها، فالعديد من المعماريين يدعون بخبرة في التصميم العمراني منذ حصولهم على درجاتهم العلمية بعد التخرج، لكن فكرة هؤلاء المعماريين عن التصميم العمراني تتنوع بدرجة كبيرة، فعلى الرغم من أنهم في أغلب الأحوال يمكن اعتبارهم (أي المهندسين) جزءاً من الصفوة التي تناهض فكرة التصميم العمرانية (White and White, 1964)، فإن عدداً من الممارسين والمعلمين لديهم اهتمام بالمدن وحياة المدينة بشكل حيوي بينما هناك آخرون ذوو إدراك اجتماعي قوي وجدوا أن تورطهم بشكل جدي في التصميم العمراني، كما شرح في الباب الأول من هذا الكتاب، هو محبط للغاية. وهكذا فإنهم يفضلون البقاء لتصميم المباني المستقلة، وفي بعض الأحيان، المباني المجمعة. رغم ذلك هناك آخرون يريدون مدناً ذات طابع فني. ونجد أن قليلاً من المدن تجمع بين المباني المجمعة والمساحات المفتوحة (Rowe and Koetter, 1978).

### مشروعات العمارة: المباني

#### The Products of Architecture: Buildings

المعماريون يصممون مباني للأفراد، هذه المباني تخدم العديد من الأغراض ولكن من المحتمل أن الغرض الرئيس هو خلق العائد المادي لرأس المال، لا شك أن مطوري العقارات قد تعلموا أنهم باستخدامهم لمعماري مشهور سوف تعزز استثماراتهم. وبالنسبة لهم أو لمعمارييهم فإن المصلحة العامة ليست ذات أهمية إلا إذا كانت توفر الربحية أو إذا كانت مقننة داخل أنظمة البناء، والمبنى يتحمل ويحوي أنشطة محددة إلا أنه يعرض مواهب المعماري وأفضل طريقة لعرض المباني هي أنها أجسام في الفضاء مثيرة للإعجاب.

إن الخط الفاصل بين المشاريع المعمارية كبيرة الحجم والمشاريع متعددة المباني والتصميم العمراني غالباً ما يكون غير واضح، وأشك أن مصممي مركز روكفلر Rockefeller Center قد رأوا المجمع كمشروع معماري. وإذا كان مصطلح "التصميم العمراني" قد تمت صياغته في ثلاثينيات القرن الماضي، ربما كان مشروع مثل مركز روكفلر يمكن تصنيفه في هذا الكتاب كمشروع تصميم عمراني كلي "total urban design" (انظر الفصل السابع)، ولكن المعماريين

لهذا المشروع ربما رأوه على أنه التصميم العمراني كقطعة واحدة "all-of-a-piece urban design". وهؤلاء المعماريون ربما كانوا لا يودون أن ينظر إليهم كفريق من المهندسين بل كفريق من المبدعين كل منهم يصمم مبنى جديراً بالملاحظة، وهذا يشابه إلى حد كبير ما يمكن أن يقال على مركز لنكلن Lincoln Center (انظر الشكل رقم ٧.٧). عندما يعتبر التصميم العمراني قمة الفن المعماري فإن القلق في التصميم غالباً ما ينخفض إلى حد كيفية التعبير عن الأشكال الهندسية والمواد المستعملة لذلك فالتركيز هنا يكون على النظريات الفكرية والجمالية المجردة على عكس ما هو موجود في الحياة. هناك ظاهرة جديدة تظهر في العمارة و التصميم العمراني لسوق التجارة العالمية. تعتمد على إنتاج أشكال مبانٍ خارجة عن القواعد الهندسية المألوفة باستخدام مواد باهظة الثمن، ولا ينبغي صرف النظر عن النتائج واعتبارها فناً معمارياً هابطاً فالكثير من المباني المعمارية في آسيا كان يشار إليها باسم "فن هابط بدون اجتهاد".

إن العمارة في مقابل ثقافة المدينة قد أسست جيداً، ففي الآونة الأخيرة نجد أن العديد من المباني المعمارية اللامعة قد دفعت القليل من الانتباه إلى الفراغات العامة التي خلقتها أو إلى كيفية مساعدة المباني المصممة على صنع شوارع جيدة. لا يلقي هؤلاء المعماريون بالاً لتحقيق صلة بين مبانيهم والمباني الأخرى المحيطة، وإن كانوا قد استخدموا عناصر المباني المحيطة كخلفية للعرض. إن الكثير، وإن لم يكن الكل، من النقاد المعماريين يدعمون هذا الوضع، ويركزون على أن المبنى هو قطعة فنية، بل و يذهبون إلى أن الكثير من المصممين الشبان يقومون بمحاولات جادة للتميز في عملهم، وقد يبدو بالرغم من ذلك أن مكتبة سياتل العامة Seattle Public Library، اكتملت في عام ٢٠٠٣م، والتي صممها رم كولهااس Rem Koolhaas، تظهر كمكان عام مريح لزائريه وهو ما يمثل إضافة إيجابية للمدينة، و مع هذا فهي لا تشجع الناس على التنزه في محيطها أو المشاركة في الحياة الحضارية. ويمكن في هذا الصدد أن نشير كذلك إلى الساحة المواجهة لمتحف جوجنهايم Guggenheim Museum (١٩٩٧م) الذي وضع تصميمه من أجل بلباو Bilbao على يد فرانك جيري Frank Gehry فهو أيضاً يبدو كمكان لا يُرحب بزائريه، فالمتحف هو مبنى مثير للاهتمام وفي هذا يشبه قاعة أوركسترا والت ديزني في لوس أنجلوس (الذي تم الانتهاء من تشييدها في عام ٢٠٠٣م، انظر الشكل رقم ٦.١) وكلاهما لم يضيف شيئاً للشارع المتواجد فيه، وفي هذا الصدد نطرح العديد من التساؤلات حول ماهية وطبيعة ونظرة تلك النماذج المبتكرة التي يقدمها معماريون أفذاذ. يرى المصممون والنقاد المعماريون الكبار أن تصميم المباني المستقلة أو المجمعات البنائية هي تصميمات عمرانية، وهناك أربعة أمور يجب مراعاتها في هذا الصدد تتمثل في:

- الأول: عندما تولى تلك المباني بعض الاهتمام للمكان الذي بُنى و ذلك من خلال تصميمات والأرض التي بُنى عليها هذا البناء وجوانب الشارع والكثافة الكلية (بمعنى أن المبنى ككل يجب أن يتماشى مع المحيط به).

- الثاني: عندما يكون البناء حافزاً للتطور العمراني.
- الثالث: عندما تكون تلك المباني أو المرافق ذات طبيعة تقليدية وتقع في جوار أو في محيط مدينة ومع ذلك تتوحد مع هذا التكوين لتشكيل مبنى منفرداً له استخدامات متعددة.
- الرابع: عندما تكون تلك المباني تمثل عدداً من الأبنية في مجمع ما له وزن هندسي كبير.

### التصميم المقارن

#### Contextual Design

قد يتصور المرء أن أقل التزام لأي مبنى جديد هو جعل المناطق المحيطة به أكثر ملاءمة وإثارة للاهتمام. وقد تكمن المشكلة هنا في إطار هذا الالتزام الذي قد يتعارض أحياناً مع رغبات المعمارين في التعبير عن ذاته في شكل البناء. إن جوائز التصميم العمراني التي تمنحها جريدة بروجرسف أركيكتشر *Progressive Architecture* منذ طبعها الأولى في أوائل السبعينيات من القرن الماضي إلى آخر عدد للجريدة في منتصف التسعينيات من القرن الماضي كانت لا تذهب في أغلب الأحوال إلى مبانٍ مستقلة. لا توجد أي جوائز منحت لمخططات التصميم العمراني. وفي عام ١٩٩٩م قرر المعهد الملكي الأسترالي للمعماريين *the Royal Australian Institute of Architects (RAIA)* الأخذ في الاعتبار منح جائزة للبنية التي تستوفي متطلبات الخطة الرئيسة للتصميم العمراني، ففي هذا المجال حيث توجد فردية في التصميم مميزة، والمعماريون يحاولون أن يجدوا لأنفسهم مكاناً في سوق العمل، و يكون تميزهم بمثابة بطاقة اعتمادهم في هذا المجال، و من ثم جذب الانتباه لمجال الابتكار في التصميم، و هو أمر يستحق المكافأة في حد ذاته. إن تطور العمارة السياقية ذات الموقف المنفصل قد لوحظ في برشلونة بعد فترة سقوط ديكتاتورية فرانكو *Franco* فهي تمثل بشكل أو بآخر ما يحدث في أي مكان، وبالتأكيد الآن لم يعد لها وجود في تلك المدينة.

لقد منح المعهد الملكي الأسترالي للمعماريين *RAIA* جائزته الكبرى عام ٢٠٠٢م إلى قاعة الموسيقى الخارجية المجددة. وجائزته الثانية عن العام ذاته إلى جسر جديد ارتبط بتجديد المتحف. وعلى أقل تقدير يمكن النظر لهذا الجسر كعنصر عمراني متعدد التكوين. و لهذا حصل على الجائزة لكونه عملاً فنياً أكثر منه رابطاً عمرانياً مهماً (جائزة عام ٢٠٠٢م). إنه من المحزن في هذه الأيام أن الضغوط التي تمارس على المعمارين جعلتهم يصممون ببساطة وبإحساس من اللياقة مع احترام طبيعة الشارع أو المنطقة المحيطة، أدت في النهاية إلى حصولهم على الجائزة.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (١، ٦). قاعة أوركسترا والت ديزني، لوس أنجلوس في عام ٢٠٠٤م. (أ) صورة لقاعة الأوركسترا على حدا. (ب) قاعة الأوركسترا في سياق المكان.

إن مسألة كون أية بناية مستقلة منسقة مع محيطها أو تمثل إضافة له تحظى بأهمية كبرى فيما يتعلق بالتصميم العمراني. وهنا تبرز العديد من التساؤلات منها هل يجب أن يندمج المبنى مع المحيط به أم يكون بارزاً عنه؟ وهل يجب أن يكون له حوش أمامي أم خلفي؟ تقريباً يريد معظم المطورين والمعماريون التابعون لهم أن تكون أبنيتهم في مقدمة البنايات ويبدون استيائهم من أية مبادئ توجيهية أو رقابة على التصميمات الأخرى التي يرون أنها تحد من قوتهم الإبداعية.



## حالة دراسية Case Study

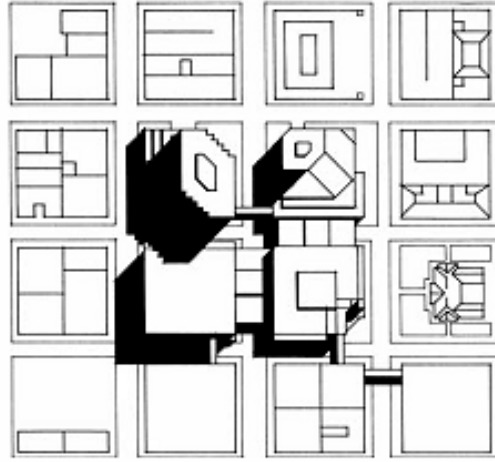
بايونير بلاس، بورتلاند، أوريجين، الولايات المتحدة الأمريكية: بناء في السياق (١٩٧٩-١٩٩٠م)

Pioneer Place, Portland, Oregon, USA: Building in Context (1979-90)

يوجد لدى بورتلاند المركزية العديد من الخصائص التي تجعلها مختلفة عن سائر المدن الأمريكية، الاختلاف الأول هو أن مبانيها صغيرة (ما بين ٢٠٠ قدم مربع؛ ٦١ م<sup>٢</sup>) وشوارعها ضيقة (من ٦٠-٨٠ قدم؛ من ١٨-٢٤ م) لذا فإنها توفر للمشاة بيئة صديقة وممتعة للمشى، ثانياً: إن منطقة وسط المدينة لديها مواقف سيارات بمساحات كبيرة (هناك أيضاً مواقف انتظار طويلة ممتدة من الجهة الغربية لنهر ويلاميت Willamette. ثالثاً: بالمدينة الكثير من المباني القديمة مما يعطي إحساساً تاريخياً وشكلاً بصرياً مميزاً. رابعاً: يمثل ضوء الشمس في مستوى الشارع قيمة كبرى؛ ذلك لأن بورتلاند تعرف بكثافة غيومها أكثر مما هو معتاد في معظم المدن الأمريكية الشمالية. خامساً: تتسم كذلك بأن الكثير من الشوارع ترى التلال المحيطة بما لها من مناظر خلابة، وفي المجمل، فإن هذه المتغيرات تجعل بورتلاند مدينة ساحرة ونمطاً محبوباً من المدن.

إن المقترح الذي قدم من المطورين العقاريين كاديلك-فيرفيو Cadillac-Fairview والذي صمم بواسطة شركة زيمر جونسول فراسكا Zimmer Gunsul Frasca Partnership في عام ١٩٨٠م، يعرض القضايا التي تنشأ في تصميم المدن عندما يكون مجمع المبنى، معمارياً مثيراً للاهتمام، وذلك بإعطاء القليل من الاحترام للسياق المحيط به والذي يصطدم بالمعارضة السياسية. كان هذا الاقتراح يتمثل في وضع تصميم لأربعة بلوكات متعددة الاستخدام تمثل تجمعاً لأربعة مبانٍ (واحد لكل بلوك) في إطار عملية تطوير واحدة (انظر الشكل رقم ٦,٢). والأربعة بنايات متصلة مع بعضها البعض عن طريق ممرات علوية مغطاة مثل التي توجد في مينيابوليس Minneapolis على الرغم من أن مناخ بورتلاند أقل قسوة من مينيابوليس. على عكس الممرات العلوية في مينيابوليس حيث تحتم طبيعة المناخ فيها وجود جدران زجاجية لها (انظر الشكل رقم ١٠,٢٢)، على أن الممرات العلوية في هذه المجمعات تتصل ببعضها عن طريق محال تجارية. تجعل هذه المجمعات ذات مساحة واسعة وتظهر بمظهر مبهم، ووظيفتها جعل المباني كتلة واحدة مجمعة فيما يمكن تشبيهها بجزيرة مستقلة عما حولها.

تتميز بورتلاند بشوارعها الحية، إلا أن ذلك المقترح المعماري الجديد قد حول تلك الحياة المملوءة بالصخب إلى ضاحية تجارية. إن حجم المجمع أكبر من المباني؛ ولهذا تحجب هذه الممرات العلوية الرؤية عن التلال، هذا وتجدر الإشارة إلى أن مينيابوليس قد استطاعت أن تخفي هذا العيب وأن تجذب إليها الناس وبخاصة الطبقة المتوسطة وجذبهم للخروج للشوارع. إن حجم المجمع قد يبدو قزماً بجوار مبني محكمة بايونير الملاصق له. وهذا الاقتراح لو تم بناؤه كان يمكن أن يغير المحتوى بطريقة يمكن اعتبارها سلبية، وربما كان قد يؤدي إلى خلق حافز للكثير من التطورات المشابهة، وتكون بورتلاند ليست هي بورتلاند التي نعرفها.



Source: Attoc and Logan (1989); courtesy of University of California Press

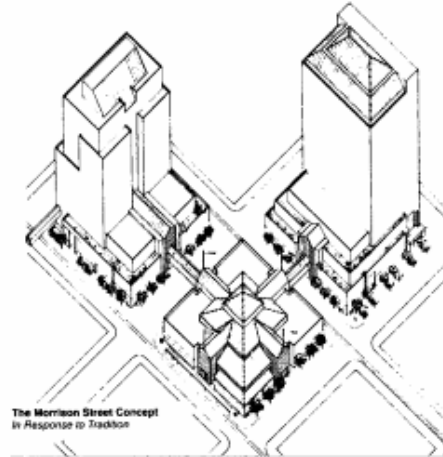
الشكل رقم (٦,٢). اقتراح كاديلك-فيرفيو وشارعي المارسيون والخامس، في بورتلاند.

إن المفاوضات بين لجنة مطوري بورتلاند و كاديلك-فيرفيو على طبيعة التصميم قد تعطلت وإن المناخ الاقتصادي الإقليمي قد أصبح سيئاً، لذا فقد تم تأجيل التطوير، وأسهم كل ذلك في خلق حافز لأفكار جديدة؛ لذا فقد دعت اللجنة إلى تقديم مقترحات أخرى. واحد هذه المقترحات تم تقديمه عن طريق شركة روز Rouse Corporation وقد تم قبوله، وقد صمم بواسطة المعماريين إي إل إس/إلباساني و لوجان ELS/Elbasani and Logan و المقترح يعتبر كاهتمام عام. هذا والمقترح أيضاً يعتبر نتيجة لفشل المفاوضات في جذب المستأجرين. وما تلا ذلك من نجاحات قد حدد شكلها.

إن ما بات يعرف باسم بايونير بلاس كان مقترحاً يركز على شارع موريسون Morrison فيجعل من مبنى محكمة بايونير (والذي قد تم إعادة بناءه في عام ٢٠٠٤م) كبنية في الواجهة بدلاً من أن يكون مبنى قزماً بالنسبة للبنائيات العالية المحيطة به (انظر الشكل رقم ٦,٣). بينما غيرت الأربعة بنايات المكونة للمشروع الشخصية المعمارية للمدينة، حيث حافظت على طبيعة المدينة الصغيرة من حيث الكتل والفراغات المفتوحة. أحد هذه البنائيات يحتوي على برج مكاتب به ١٦ طابقاً يوجد به متجر بمساحة ٦٠ ألف قدم مربع - يطل على طريق ساكس الخامس Fifth Avenue Saks، والمحل الرئيس في مجمع بايونير بلاس يحتوي على ١٥٥ ألف قدم مربع مخصصة كمساحة تسويقية داخلية مما يبرز جمال واجهات الشارع، ولقد حافظ هذا المقترح على وجود ممرات علوية ولكنها كانت أصغر من حيث الحجم وأقل إزعاجاً من الممرات الموجودة في مقترح كاديلك-فيرفيو. فتربط هذه الممرات العلوية بين منطقة المحلات وطريق ساكس الخامس حيث تقطع الشارع.

هذه الحالة الدراسية توضح أن "السياق" يجب توصيفه ببعض من التحديد، وغالباً ما يتم اختزاله في تعريف بسيط و فقير "للطابع البصري للمباني". يجب أن يتعامل السياق مع طريقة التقاء المباني مع الشارع وكذلك ارتفاعها (وبخاصة الواجهات المطلّة على الشوارع) والشبابيك مع بعضها البعض والأنماط المختلفة للتشطيب الخارجي وأسطح هذه البنائيات، ومن الممكن تصميم البنائيات إما لدعم أو تغيير السياق، إن الشيء الذي يقترحه المطورون يعتمد على قيمة تلك المباني وعلى ماهية الهيئة التي تقوم بتوصيف ذلك المبنى، كان من السهل حسب حالة

بورتلاند أن نتصور أن تداعى الاقتصاد في وقت ما قد يسهل الحصول على أي شيء ، ولكن هذه ليست الطريقة التي جرت بها الأمور ، ولهذا جاء مخطط شارع موريسون بهذا الشكل ونتيجة لهذه الفكرة. إن التصميم داخل السياق قد يعتبر كابتكار ولكنه لا يتطلب أي فكر إضافي. غير أن هناك سؤالاً يطرح نفسه على المسؤولين الحكوميين من المحافظين عما إذا كان الاقتراح الأصلي مثار اهتمام عامة الناس أم لا.



Source: Attoe and Logan (1989); courtesy of University of California Press

(أ)



Source: Attoe and Logan (1989); courtesy of University of California Press

(ب)



(ج)

الشكل رقم (٣، ٦). بايونير بلاس و بورتلاند - أوريجون. (أ) مفهوم شارع موريسون استجابة للتقاليد. (ب) اقتراح لتصميم شارع مفعم بالحياة. (ج) التطور في عام ٢٠٠٤ م.

### المباني كمحفزات للتنمية العمرانية

#### Building as Catalysts for Urban Development

إن الواحد منا قلق عندما يعتبر أن مجمعات المباني هي تصميمات عمرانية وقضايا سياسية عامة تكمن كمؤثر ومحفز قوي على المجاورات السكنية. هذا القلق كان بالتأكيد عاملاً مؤثراً خلف مخططات جون د. روكفلر John D. Rockefeller لراديو سيتي Radio City في نيويورك (انظر الفصل السابع في مركز روكفلر)، وقد كان أيضاً لروبرت موسي Robert Moses، رئيس لجنة تخطيط مدينة نيويورك في الخمسينيات دور في الترويج لاقتراح مركز لينكولن Lincoln Center (انظر الشكل رقم ٧.٧). وقد كان هدفه إقصاء الأحياء العشوائية في دائرة شمال كولومبس Columbus Circle وبناء مركز ثقافي جديد متألق لكي يتم تغيير الطابع للجانب الغربي للمدينة. ولقد نجح المشروع ولكن ٧٠٠٠ شخص قد شردوا (Caro, 1974). ومبنى التجارة العالمي في مانهتن السفلي lower Manhattan كان لغرض مماثل (Ruchelman, 1977). إن الأعمال العظيمة للرئيس فرنسو ميران François Mitterand في الثمانينيات وتطوير قاعة موسيقى والت ديزني Walt Disney Concert Hall الذي تم بين عامي ٢٠٠٠-٢٠٠٣م في لوس أنجلوس والتي تحمل نفس الأثر. وقد صمم بواسطة فرانك جيري Frank Gehry والذي يأمل أن يكون له نفس التأثير على الطريق الكبير Grand Avenue كممثل الذي أحدثه متحف جوجنهايم Guggenheim Museum في بلباو Bilbao.

جميع المباني تشكل تدفق الناس إما أن تضيف وإما أن تستقطع من تنسيق الشارع. وتشكل جزءاً من خط السماء، وهي كما في مشروع بايونير بلاس Pioneer Place ينتج عنها تحسين في تنسيق الشارع مما يجعله جذاباً لمزيد من التطوير. المتاحف والمكتبات ومحلات البيع ذات الموقع الجيد جميعها تعمل كمؤثرات للتنمية العمرانية، ومخطط كناري وارف Canary Wharf كان في مقدمة المشاريع التي طورت منطقة أرصفة الميناء Docklands في لندن ومواقف السيارات في جليندال Glendale (انظر الحالة الدراسية لكل منها في الفصل الثامن). ربما أن أكثر المباني شهرة التي عملت أثرت في التنمية خلال العقد الماضي كان متحف جوجنهايم في بلباو، أسبانيا.

#### حالة دراسية Case Study

متحف جوجنهايم (الذي تم اكتماله في عام ١٩٩٧م) والمخطط الرئيس أبندويبارا في بلباو بأسبانيا: مبنى محفز للتنمية (في تقدم).

**The Guggenheim Museum (Completed 1997) and Abandoibarra Master Plan, Bilbao, Spain: A Building as a Catalyst for Development (in Progress)**

خلال التسعينيات أصبحت مدينة بلباو جزءاً مهماً. وكانت عبارة عن ميناء متهالك في إقليم الباسك بشمال أسبانيا وبشكل كبير كانت غير معروفة للعالم. أما اليوم فإنها مختلفة تماماً عما سبق. فإن عدداً من المشاريع الكبرى قد تم تطويرها بواسطة الحكومة الباسكية التي جددت وحدثت المدينة وطورت المترو وقاعة أوسكالدونا Euskalduna

لمجلس الشيوخ، والحافلة الكهربائية (ترام وأي)، ميناء أبرا Abra، والمطار، والأهم أنه تم وضع مدينة بلباو نصب أعين العالم بمتحفها الشهير جوجنهايم (انظر الشكل رقم ٦،٤). هذه المشاريع قد عززت من ثقة المدينة بنفسها وذلك وفقا لما ذكره عمدة المدينة إيناكي أزكونا Inaki Azkuna وهذه المشروعات التنموية سهلت من انخراط المدينة في إطار عولة العالم. إن الحافز التخطيطي الذي أدى لإنعاش بلباو هو فيضان أغسطس ١٩٨٣م والذي أنزل الخراب المادي والاقتصادي. وفي عام ١٩٨٧م قد تم وضع خطة لتطوير سياسات المدينة بهدف تحسين وترسيخ الروابط والاتصالات فيما بين بلباو والعالم الخارجي وذلك بزيادة الحركة داخل المدينة، وتحسين مستوى الجودة العمرانية والبيئية من خلال استثمار المصادر البشرية والتكنولوجيا وبناء مجموعة من المنشآت الثقافية.



الشكل رقم (٦،٤). متحف جوجنهايم عام ٢٠٠٤م.

وقد كان جزءاً من هذا المجهود الثقافي هو إنشاء متحف عالمي للفن الحديث. في نفس هذا الوقت كانت مؤسسة سولومون ر. جوجنهايم Solomon R. Guggenheim تبحث عن موقع أوروبي آخر (بعد متحف بجي جوجنهايم Peggy Guggenheim Museum في فينسيا)، حيث يمكن عرض جزءٍ من مجموعتها الفنية. ولقد تم التوصل إلى اتفاق مع إدارة الباسك Basque، ومقتضاه أن تدفع الإدارة تكاليف المبنى وتتولى المؤسسة إدارة المتحف بالإضافة إلى تقديمها مجموعة من الأعمال الفنية وإقامة المعارض المؤقتة. ويقع متحف سولومون ر. جوجنهايم على الطريق الخامس بنيويورك، والذي صممه فرانك لويد رايت Frank Lloyd Wright والذي سبق أن فاز بجائزة عالمية في تصميم مبنى للمؤسسة، بعد ذلك تم اتخاذ القرار، وبعد الكثير من المناقشات بخصوص تجديد مبنى الهونديجا Alhóndiga بالمدينة وإمكانية استضافة المجموعة، تم اتخاذ القرار بإقامة مسابقة محدودة لتصميم متحف موقعه على ضفاف نهر نيرفيون Nervión River. وهذا الموقع في مركز مثلث رؤوسه هي مسرح أرياجو Arriago Theatre وجامعة ديستو The University of Deusto ومتحف الفنون الجميلة.

وكانت هناك سابقة وهي استعمال المسابقات المحدودة في مدينة بلباو، مترو الأنفاق في مدينة بلباو والذي يعرف باسم فوستيريس Fosteritis تم تصميمه من خلال مسابقة، فاز بها Norman Foster (وكان المنافسون الآخرون هم سانتياجو كالاترافا Santiago Calatrava، والمجموعة المعمارية يوبان Architektengruppe U-Bahn، ومؤسسة جريجوتي Gregotti Associates). ولقد تم افتتاح المترو في عام ١٩٩٥م والآن قد تم توسعته. أما المعماريون الذين شاركوا في المسابقة من أجل تصميم المتحف فكانوا؛ أراتا إيسوزاكي Arata Isozaki (وهو يمثل آسيا) وكوب هيملبلاو Coop Himmelblau عن أوروبا، و فرانك جيري Frank Gehry عن أميركا. وتم اختيار تصميم فرانك جيري لأنه قد قدم تصميماً لمبنى يساعد أهالي الباسك على التواصل مع العالم من خلال هوية مستقلة، وهو قطعة نحتية عبارة عن منحنيات تحظى بإعجاب كبير ومبنية من الأحجار والزجاج ومغطاة بالتيتانيوم. ويطل من جهة على النهر ومن الجهة الأخرى فهو يطل على ساحة والتي تجعله كأنه قطعة نحت في الفضاء.

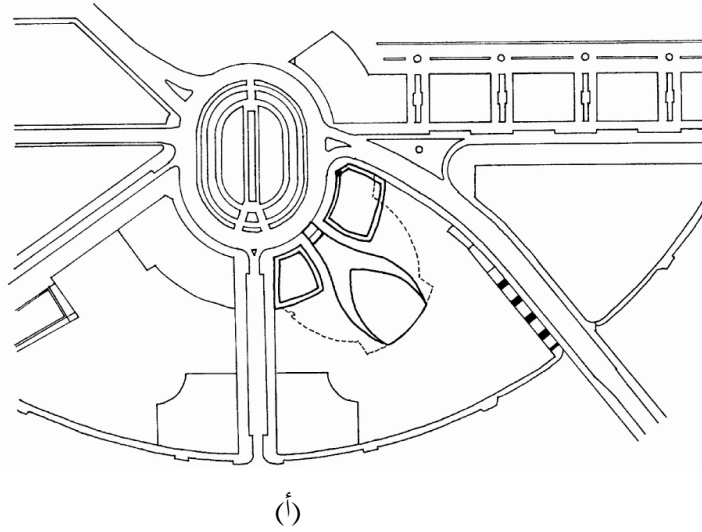
ما هو التأثير الذي تركته التنمية؟ إنها تخطت كل التوقعات ليس فقط لعمل فني ولكن لحافز للتنمية. لقد جذب المتحف حوالي ٤.٥ مليون زائر في الفترة ما بين عامي ١٩٩٧ - ٢٠٠١م. كما أنفقت أموال على تجهيزات المعيشة والمطاعم، وفي المقابل كان له أثر على القطاع التجاري للاقتصاد؛ فمن المقدر أن المتحف قد أضاف ٦٦٠ مليون يورو إلى إجمالي الناتج المحلي، و ١١٧ مليون لقاعدة الضريبة السنوية للمدينة، أكثر من ٤٠٠٠ وظيفة جديدة ارتبطت بشكل مباشر بتطوير المتحف (Vidarte, 2002). لقد ولدت مراكز جديدة للفن المعاصر في المدينة أرتيام وبلباوارت Artium and Bilbaoarte (والتي توفر مساحة عمل للفنانين الشباب)، بالإضافة إلى معارض فنية أخرى تعرض الفن الحديث. أكثر من أي شيء فقد أحدثت تغييراً لشكل المدينة في أعين العالم. وبالرغم من أنه كان يعتبر جوهرة في تاج، فإن متحف جوجنهايم لم يكن وحده السبب في هذا التغير. فمركز إسكالدونا Euskalduna للموسيقى والمؤتمرات والجسرين عبر نهر نيرفيون (جسر زوبيزوري للمشاة Zubizuri الذي صمم بواسطة سينتياجو جالاترافو Santiago Calatrava وجسر إسكالدونا Euskalduna الذي صمم بواسطة خافيير منتيرولا Javier Manterola) وصالة المطار الجديدة التي صممها جالاترافو بجانب الإنشاءات الجارية في ضاحية أبوندوبارا Abandoibarra كان لها تأثير إيجابي على صورة المدينة.

ومخطط أبوندوبارا الذي صممه سيزار بيللي César Pelli يربط متحف جوجنهايم ومتحف الفنون الجميلة ومركز إسكالدونا. وهذا المخطط يعمل كامتداد للقرن التاسع عشر والحديقة العامة الموجودة على النهر. وتم انتخاب بيللي لوضع هذا التصميم الرئيس نظراً لخبرته في مدينة باتري بارك Battery Park City (انظر الفصل الثامن) بالرغم من أنه لم يكن المصمم الرئيس لهذا المخطط واتسمت الخطة الرئيسة في ضاحية أبوندوبارا الخاصة بأنها تصميم مفتت حديث، حيث إن التصميم يحتوي على شوارع قد تعتبر فواصل بدلاً من كونها طبقات من الحياة (انظر

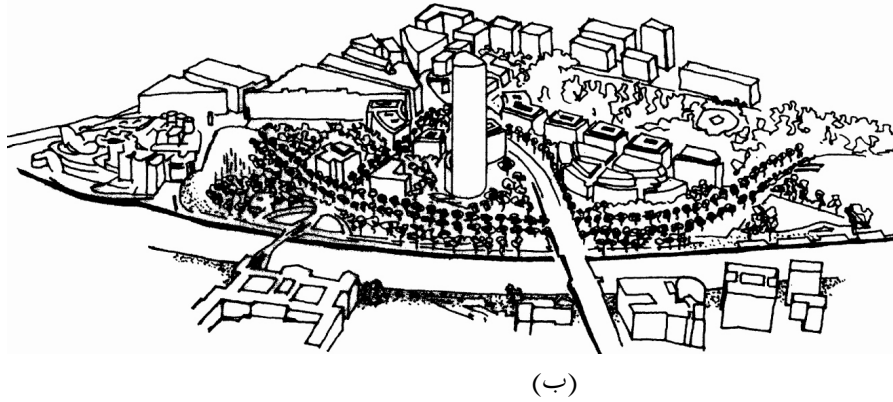
الشكل رقم ٦,٥). الاستثناء الوحيد في تصميم بيللي لساحة إسكادي Euskadi Plaza ، حيث إن المباني المقترحة تشكل إطاراً للساحة. وعلى رأس هذه الساحة وعلى محور شارع إيليكونو Elicono Street وميدان سان جوزيه San José Square في حي الأعمال المركزي القائم وسوف يشيد برج بارتفاع ٣٣ طابقاً، حوالي ١٥٠ م ويخصص لحكومة مقاطعة فيزكاي Government of Vizcaya تم تصميمية بواسطة بيللي نفسه. أما الساحة فقد تم تصميمها على يد ديانا بالموري Diana Belmori.

و تحتوي منطقة أبندوباررا Abandoibarra أيضاً على فندق شيراتون (الذي اكتمل إنشاؤه في عام ٢٠٠٤م) الذي صمم بواسطة ريكاردو ليجورتا Ricardo Legorreta ومباني سوف تظهر كأنها قوائم أبواب عملاقة بدون عتبات صممها أراتا إيسوزاكي Arata Isozaki. بالإضافة إلى بلباو ريا 2000 Bilbao Ria وهي مؤسسة أنشئت في عام ١٩٩٢م لإدارة أراضي مدينة بلباو وهذا المبنى لديه برنامج فني عام لعمل منحوتات في المنطقة يصممه فنانون مثل إدواردو شيليدا وأوليريش ريتشم Eduardo Chillida and Ulrich Ruchheim.

لقد أنعش الاستثمار الذي قامت به الحكومة الباسكية للاقتصاد في بلباو، لقد تحولت المدينة من مدينة صناعية وساحلية متهاكة إلى مركز للفنون رفيعة المستوى. لقد ركزت المدينة مع ذلك على المنشآت وليس على الأماكن العامة وعلى كل حال فقد تم دمج هذه المنشآت الجديدة بالإضافة إلى متحف جوجنهايم الذي صمم ليتكامل مع الهيكل العمراني للمدينة، والفراغات تفتقر إلى أي تفاصيل ذات مقياس إنساني ولا تحتوي على أي نشاطات قد تجذب العامة إليها، فالجدران الصامتة لمتحف جوجنهايم لا تؤثر بالإيجاب على العيون التي تراها. هذا المكان وهذه الفراغات من هذا القبيل قد أصبحت ملاذاً للسلوك السلبي. إن وجود فرصة لتصميم عمراني مفصل وجيد كان من الممكن أن يحسن الحياة في المدينة بعدما تم افتقادها. والفراغ أمام متحف جوجنهايم يحتضن عملاً نحتياً (الجرو العملاق) من تصميم جيف كoon Jeff Koon وهذا يساعد على تقليص حجمه البصري. إن المبنى الذي لدينا الآن هو مبنى "فريد من نوعه" والذي قد يراه الكثير من النقاد كسابقة للمباني في القرن الواحد والعشرين.



Drawing by Munir Vahanvati; used with permission of César Pelli and Associates



Drawing by Munir Vahanvati; corrected by César Pelli and Associates

الشكل رقم (٦،٥). متحف جوجنهايم كمحفز تطويري. (أ) المخطط الرئيس لأبنديوارا ٢٠٠٠م. (ب) الساحة المقترحة إسكادي وتظهر مبنى فيزكايا ٢٠٠٤م ؛ ومتحف جوجنهايم على اليسار.

### المراجع الرئيسة Major References

- Bilbao Ria 2000* (2003), whole issues (December). Mas, Elias 2002. The Ensanche of Bilbao. In *Euskal Hiria*, Victoria- Gasteiz: Central Publishing Services of the Basque Government, 134-41.
- Segal, Arlene 1999. Turning the tide: Guggenheim , Bilbao. *Planning: Architecture and Planning Review for Southern Africa* 163 (May – June ): 4-9.
- Vidarte, Juan Ignacio 2002. the Bilbao Guggenheim Museum. In *Euskal Hiria*. Victoria – Gasteiz: central Publishing services of the Basque Government, 153-8.



### المباني كتصميمات عمرانية؟

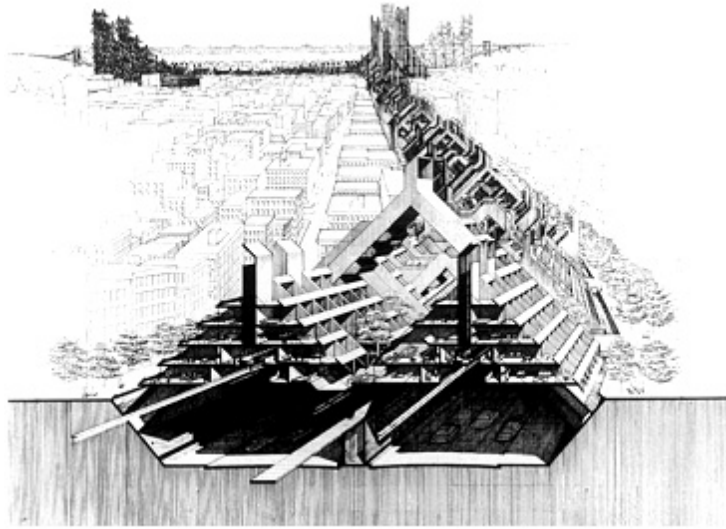
#### Buildings as Urban Designs?

تعتبر المباني أيضاً تصميماً عمرانياً عندما تتعاون لتكون المدن. و إنها تعتبر ضواحي رأسية. بعض المباني الفردية شاهقة الارتفاع تحتوي على عناصر مثل الفنادق والشقق السكنية ومحال تجارية ومنشآت دينية بداخلها، إذا كانت كبيرة بما يكفي فإنها تسمى منشآت عملاقة، إنها تمثل مدناً أو ضواحي مدن بداخل مبنى واحد.

#### منشآت عملاقة Megastructures

خلال فترة الستينيات والسبعينيات عدد من المنشآت العملاقة احتوى على أنواع متعددة من المرافق، وكان هناك العديد منها تحت الإنشاء. وهذه المنشآت تحتوي على أعمال لأشخاص مثل باولو سوليري Paolo Soleri الذي بنى بشق الأنفس أركوسنتي Arcosanti في أريزونا. اليوم فإن مثل هذه المشاريع الضخمة موحدة البناء أصبحت مقصورة على مراكز التسوق في الضواحي ومحطة بمواقف للسيارات. إن نمط المباني الضخمة للقرن العشرين أثر على أشكال المدن والحياة بها. هنا قد يُطرح للنقاش موضوع اعتبار تصميم المنشآت، بحذ ذاته، نوعاً من أنواع التصميم العمراني.

ومدينة المستقبل التي اقترحها هيو فيريس Hugh Ferriss خلال العشرينيات من القرن الماضي تعتبر سابقة لهذا الخط من التفكير، وكذلك كانت مخططات لو كوربوزيه Le Corbusier لمدينة الجزائر. انحرافها عن قواعد التنمية العمرانية والتصميم اجتذبت اهتماماً كبيراً. وهذه المخططات تشمل رودتاون Roadtown "طريق البلدة" (١٩٧٠م) من قبل بول رودولف Paul Rudolph (انظر الشكل رقم ٦,٦)، وسلسلة من الاستكشافات من بكمينستر فولر Buckminster Fuller، ولكن أيضاً سبقها عدد من المقترحات تم طرحها في العشرينيات والثلاثينيات من قبل متحررين ولاسيما من قبل الانطباعيين مثل سانت إيليا Sant Elia. في عام ١٩٦٩م خطة المدينة/الدولة لمدينة باتري بارك Battery Park City (انظر الشكل رقم ٨,٣٣) إلى حد كبير في هذا القالب. كما اقترح راينر بانهام Rayner Banham قبل ٣٠ عاماً تقريباً بنايات عملاقة تعتبر أفكاراً تصميمية من الماضي (Banham, 1979)، إلا أن جاذبيتها ما زالت قائمة. في بداية القرن الواحد والعشرين هناك بعض المباني في الصين تعتبر قريبة من مفهوم المباني العملاقة. إنها تسعى لتكون ضواحي رأسية.



الشكل رقم (٦، ٦). رود تاون العملاقة، مقترح بول رودلف عام ١٩٧٠م.

### المراجع الرئيسة Major References

- Banham, Reyner (1976). *Megastructure: Urban Structures of the Recent Past*. New York: Harper and Row.
- Mansfield, Howard (1990). *Cosmopolis: Yesterday's Cities of the Future*. New Brunswick, NJ: Rutgers University Center for Policy Research.

### ملاحظة A Note

أركوسنتي، أريزونا ، الولايات المتحدة الأمريكية: "نموذج" لمدينة في مبنى : رؤية سيئة؟ (١٩٦٩م - تاريخ الانتهاء المتوقع عام ٢٠٣٠م)

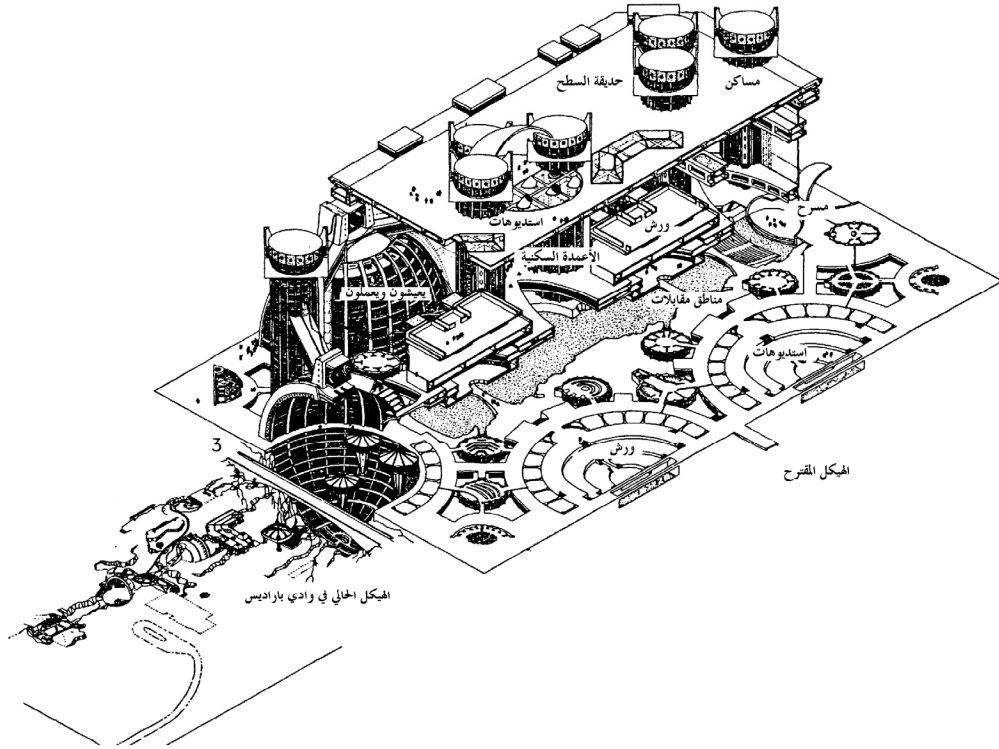
**Arcosanti, Arizona, USA: A Prototype for a City in a Building: "A Visio" Going Bad? (1969- the Anticipated Completion Date is 2030)**

تقع أركوسنتي Arcosanti بالقرب من سكوتسديل Scottsdale بولاية أريزونا وهي عمل إبداعي لشخص واحد هو باولو سوليري Paolo Soleri. هي واحدة من أصغر المدن في مخطط البناء الذي اقترحه باولو. هذا العمل يمثل الجهد المبذول نحو تقديم إلى أرض الواقع ، واحدة من العديد من استكشافاته على الورق لتصميم مدينة ذات كفاءة عالية من حيث الطاقة والموارد. هذه الدراسات هي محاولة لإيجاد بديل لاستهلاك مساحات شاسعة من الأراضي التي تم الحصول عليها من الامتداد العمراني والطاقة الناتجة من تبادل الذهاب من وإلى العمل (هذه الرحلات التبادلية هي الآن أطول بكثير مما كانت عليه عندما بدأ سوليري أفكاره). وتمثل حل سوليري في تكثيف المدن في شكل واحد ثلاثي الأبعاد. والغرض من ذلك هو القضاء على الحيز الذي تشغله السيارات في ضاحية أميركية نموذجية. ولقد اعتقد سوليري أن مدينة المستقبل ينبغي أن تكون أكثر كثافة وتحتوي على مزج النشاط الاجتماعي للمدينة التقليدية.

لقد كان بناء أركوسنتي تجسيداَ لأفكار سولييري (انظر الشكل رقم ٦.٧) والتي تم تصميمها لتستوعب من ١٥٠٠ إلى ٥٠٠٠ شخص و بكثافة تسع ٢١٥ - ٤٠٠ شخص لكل أكر (أي حوالي من ٥٣٠ - ١٠٠٠ شخص لكل هكتار). وتقع إلى الشمال من فينكس Phoenix وعلى حافات الوادي نباتات صحراوية. واليوم، "المدينة" تتكون من مبانٍ نصف مكتملة: الشقق السكنية، والشركات والوحدات الإنتاجية والمرافق التعليمية والزراعية والحقول. وعلى العكس من أركوسنتي والتي جاءت متواضعة من حيث الحجم، كان الكثير من مقترحات سولييري عبارة عن مبانٍ ضعف ارتفاع مبنى الأمير ستات Empire State في نيويورك والذي صُمم ليتسع لعدد ٥٠٠,٠٠٠ شخص. كل هذه المباني تركز على مفهوم أركولوجي *arcology* (العمارة + علم بيئة الأحياء *architecture + ecology*). هناك ثلاثة أسس تشكل قاعدة الأركولوجي التي اعتمدها سولييري، فقد وصفها في بعض الأحيان بأنها لغة يفهمها القليلون، و الأساس الأول يتمثل في التعقيد *complexity*. ويعتقد سولييري أن الأنشطة اليومية يجب أن تتجمع مع بعضها البعض؛ لأن مثل هذا التجميع يمثل الحياة اليومية. المبدأ الثاني: التصغير، وسعى لدمج الموارد بكفاءة عن طريق الحد من أحجام ومساحات من الوقت للسفر بينهما. المبدأ الثالث: هو المسمى المدة. والمدة يصعب فهمها ولكن لها علاقة بوقت المستهلك في القيام بأنشطة الحياة والهدف من "الذين يعيشون خارج الزمن" - أي القدرة على تجديد نفسه ومحيطه.

لبناء أركوسنتي أسس سولييري مؤسسة كوسنتي Cosanti لإجراء البحوث و جمع الأموال من المنظمات الخيرية و كذلك من عائدات بيع الكتب وحقوق الملكية لنشر الكتب ومن بيعة لعمل تصميم الأجراس التي ابتكرها (يتم التصنيع في الموقع). كما تنظم المؤسسة أعمالها أيضاً من خلال عمل طلابي تطوعي خلال شهور الصيف لبناء المدينة، و المنظمة لديها نحو ٦٥ من العاملين (ما بين موظف ومتطوع). وحوالي ١٥٠ طالباً يعملون في المشروع خلال فترة الصيف. وأصبحت أركوسنتي مصدر جذب لأي سائح، لذا يزورها نحو ٥٠,٠٠٠ زائر سنوياً.

كانت بداية أركوسنتي في عام ١٩٥٦م وذلك عندما قام باولو و كولي سولييري Paolo and Colly Soleri بشراء الأرض التي أصبحت القاعدة الرئيسة لمؤسسة كوسنتي. من التجارب الأولية لسولييري كانت هناك هياكل أرضية، فقد أسس سولييري أول مكتب له في الموقع في عام ١٩٥٩م وتم تنمية برنامج تدريبي للمعماريين والطلاب. لقد اكتشفوا النقاط المركزية للمباني والتي أصبحت سمة لتصميمات أركوسنتي. إن التصميم النموذجي للمدينة قد تطور في عام ١٩٦٩م وبدأ البناء بالفعل في عام ١٩٧٠م. لقد كان هناك نجاحٌ قد تحقق بعد المعرض المتجول لأعمال سولييري فقد زارها في واشنطن وحدها أكثر من ١٠٠,٠٠٠ شخص.



Drawing by Tomaki Tamura; courtesy of the Cosanti Foundation

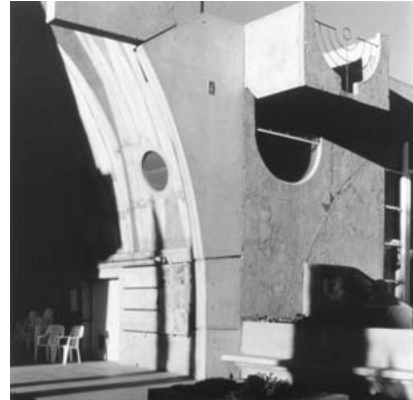
الشكل رقم (٦,٧). مقترح أركوسنتي.

إن الخطوات الأولى لبناء أركوسنتي تضمنت إعداد رسومات للعمل في ورش عمل السيراميك . ثم تبعها بناء موقع لمعسكر البناء وبدأ عمل هياكل المباني في مرحلة بدء العمل في عام ١٩٧٣م وخطوة بخطوة ومنحنى بمنحنى، وغرفة بغرفة ومن عام إلى آخر يجري إحراز تقدم. هذا التقدم بطيء، فبحلول عام ٢٠٠٠م تم بناء ٣٪ من المشروع (انظر الشكل رقم ٦,٨) ومن المتوقع الانتهاء منه في عام ٢٠٣٠م.

Photograph by Kathy A. Kolnick



(ب)



(أ)

الشكل رقم (٦,٨). أركوسنتي ، أريزونا (أ) تطور الأعمال منظر عام ١٩٩٥م. (ب) منظر في عام ٢٠٠٤م.

إن قرارات التصميم تم اتخاذها من أعلى إلى أسفل بطريقة استبدادية إلى حد كبير. والسبب في ذلك وجود أيديولوجية كاملة بداخل تقليد عقلاني فكري يقود كل هذا إلى اتخاذ القرار في التصميم. إن التباطؤ في إنشاء المشاريع والتأكيد على الحصول على الأموال النقدية تعني أن تلك العناصر التي يتم بناؤها توليداً للموارد، وذلك أكثر من الاحتياج لبناء مجتمع سكاني - الذي يعتبر قلب أي مدينة، فالقليل من الناس يعيشون هناك والمرافق التعليمية غير متاحة للأطفال الصغار. هذا وتعد أركوسنتي تجربة جريئة. سواء كانت متوافقة مع البيئة أم لا. وهذا أمراً بلا شك يفتح الباب أمام تساؤل عن ماهية التطور. وربما يكون هذا المشروع هو أساس لأنماط الاستيطان في المستقبل وربما لا. الكثير يعتمد على ما إذا كان تعداد العالم ينمو بشكل كبير والأراضي الخاصة للبناء وتصبح حقاً نادرة. ومن المثير للاهتمام أن قلق سولاري المتعدد هو همّ الدعاة الذين يثيرون الآن فكرة "النمو الذكي" smart growth.

إن أنماط التصميم تعزز التعامل مع مثل هذه المخاوف، لكن الغاية مختلفة، ومع ذلك فإن أركوسنتي، رغم ذلك، هي مدينة معقولة التصميم، بل هي نوع من التصميم المعماري: مدينة جديدة في مبنى واحد.

### المراجع الرئيسة Major References

- Arcidi, Philip (1991). Paolo Soleri's Arcology: updating the prognosis. *Progressive Architecture* 72 (3): 76-9.  
 Sherer, Dean C. (2004). Arcosanti: yesterday's vision of tomorrow revisited. *CalPlanner* (March-April): 1, 5, 14.  
 Soleri, Paolo (1969). *The City in the Image of Man*. Cambridge, MA: MIT Press.

### حالة دراسية Case Study

جامعة بيليفيلد ، مدينة بيليفيلد ، ألمانيا: حرم جامعة في مبنى (١٩٦٩ - ١٩٧٦م)

**Bielefeld University, Bielefeld, Germany: A University Campus in a Building (1969-76)**

تتنافس العديد من الجامعات في جودتها لتصبح منشآت شديدة الضخامة، وجامعة بيليفيلد تعتبر واحدة من هذه الجامعات. إن فكرة بناء جامعة جديدة في أوسوتفلان Ostwestfalen في شمال ألمانيا وترجع هذه المبادرة إلى أوائل عام ١٩٦٥م على يد أستاذ الاجتماع الدكتور هيلموت شلكس Helmut Schelksy ومع وزير الثقافة الأستاذ الدكتور ب. ميكات P. Mikat. ولقد بُدئ في وضع الرسومات في وقت لاحق من ذلك العام، وفي يونيو عام ١٩٦٦م، تم الإعلان عن أن الجامعة قد عينت أول رئيس لها وهو الدكتور إ. فيرنهابر E. Firnhaber في عام ١٩٦٨م وتعيين أول إداري الأستاذ الدكتور إ. ج. مستماكر E. J. Mestmäcker في العام التالي. تعاونت كثير من الأيدي لتنفيذ البناء الأكاديمي للجامعة وتصميم الحرم الجامعي ومع ذلك فقد تم إنشاء معظم المباني بمعرفة فريق عمل واحد.

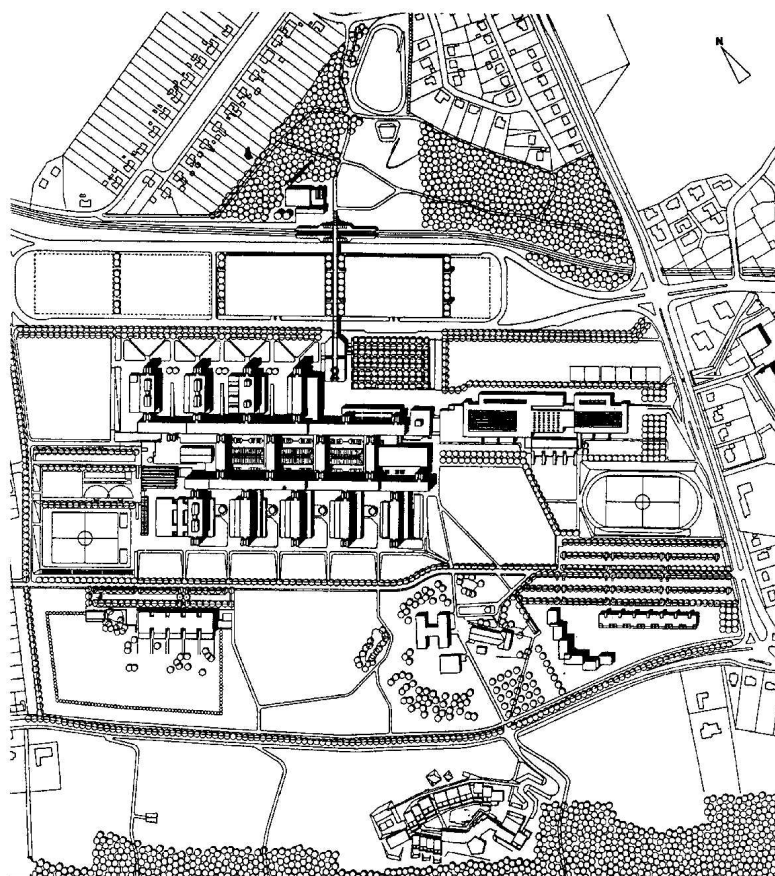
وتقع جامعة بيليفيلد على حدود المدينة، وكانت موضوع مسابقة تصميمية اشترك فيها العديد من المماريين المعروفين. وكانت الجائزة من نصيب فريق عمل مكون من كلاوس كوبلي Klaus Kople وبيتر كولكا Peter Kulka

وولف سييمان Wolf Siepmann وكاتي توبر Katte Topper و ميكل فون تاردي Michael Von Tardy. وقد عمل فريق التصميم المذكور بالتزامن مع مسئول الجامعة و المكتب الهندسي كويكبورنر تيم Quickborner Team. وانتهى فريق العمل من وضع البرنامج الفراغي الكامل للجامعة. ووضع التصميم النهائي مع بداية عام ١٩٧٠م. وتم وضع حجر الأساس في أبريل عام ١٩٧١م، وقد تم الانتهاء من تنفيذ المبنى في عام ١٩٧٦م بتكلفة تقدر بـ ٦٢٣ مليون مارك ألماني. تحتوي الجامعة الآن على ١٤.٠٠٠ طالب.

والمبنى كبير في الحجم (انظر الشكل رقم ٦، ٩، أ، ب)؛ حيث يبلغ طوله ٣٨٠ م وعرضه ٢٣٠ م (١٢٤٧ قدم × ٧٥٤ قدم)، ويقع كل المبنى على مساحة ١٤٠.٠٠٠ م<sup>٢</sup> (أي أكثر من ١.٥ مليون قدم مربع) على مساحة الأرض المقامة عليها. مع مساحة موقف سطحي للسيارات من حولها مثلها مثل مركز التسوق بالضاحية. ويحتوي البناء على زجاج يغطي مركز التسوق المركزي مثل أي مركز تجاري عادي بما يحتويه من مبانٍ ومحال صغيرة ومقاهٍ على جانبه. في نهاية من نهايات المركز التجاري نجد حمام سباحة وفي الناحية الأخرى نجد قاعة الاستماع الرئيسة، بينما تقع الكليات والمدارس المختلفة على شكل مجمعات مستطيلة متعامدة على محور المركز التجاري.

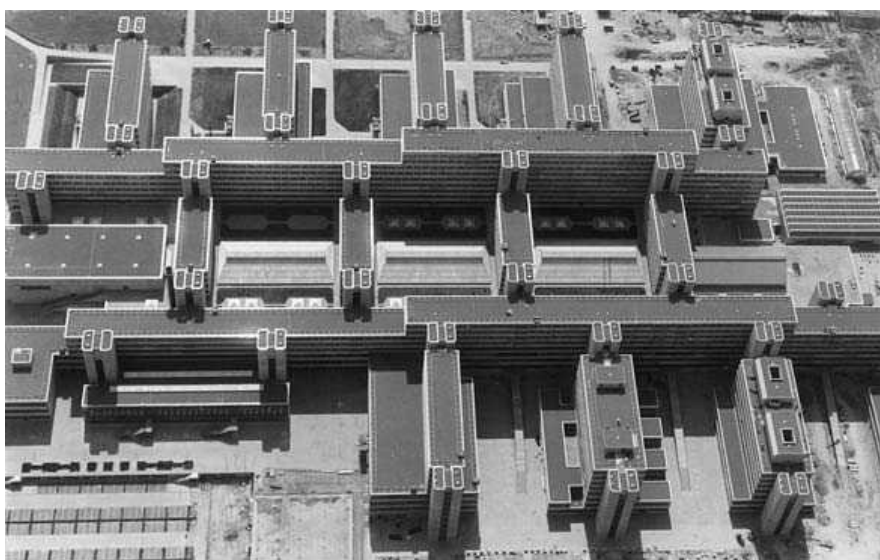
لقد لاحظت إدارة الجامعة من خلال حملاتها الدعائية أن الناس معتادون على الجامعات التقليدية وعادة ما يُقدّر الناس إمكانية الانتقال من حجرة الطعام للطلبة إلى الفصول ومنها إلى المكتبة تحت سقف واحد، فالنموذج التقليدي المتعارف عليه يتمثل في تجميع المواقع القريبة بداخل الجامعة. ويظل دائماً هناك رغبة حميمة للحفاظ على العلاقة بين البحث والتدريب والذي وضع نظامه التعليمي ألكسندر فون همبولد Alexander Von Humboldt. ويوصف المركز التجاري على أنه مكان نابض بالحياة ومكان اجتماع الطلاب. في جو بيليفيلد الممطر، من المناسب أن نتحدث عن هذا التصميم الذي بفضلله يمكن التنقل من مكان لمكان دون التعرض للبلل ومياه المطر.

في الواقع، إن جامعة بيلفيلد هي نتاج مجهود تصميمي فردي ممول من الحكومة، ولقد تم الإشراف عليه خطوة بخطوة بمعرفة مجموعة من المخططين والمصممين والعاملين والموظفين بالجامعة عملوا جميعهم كفريق عمل واحد، على عكس معظم الجامعات التي فيها المباني المستقلة تقع في أماكن مفتوحة، جامعة بيلفيلد هي بناية واحدة محاطة بمديقة وملاعب لممارسة الألعاب الرياضية. وخصصت مساحة صغيرة لسكنى الطلاب وتلك المنطقة السكنية محاطة بمناطق مواقف للسيارات والملاعب الرياضية وتقع غابات توتوبورجر Teutoburger شمال الحرم الجامعي.



Courtesy of Universität Bielefeld

(أ)



(ب)

الشكل رقم (٦,٩). جامعة بيليفيلد. (أ) خريطة الموقع. (ب) منظر للمنطقة.

ولو نظرنا للحرم الجامعي على أنه تصميم عمراني وليس على أنه مبنى مقام في مكان مفتوح، فإن ذلك يعتمد في المقام الأول على رؤية الفرد و تعريفه للمباني العملاقة ووجهة نظره فيما يشكل التصميم العمراني.

### المراجع الرئيسية Major References

Trott, Gerhard (1985). *Universität Bielefeld*. Bielefeld: Kramer-Druck.  
University Bielefeld (2004). <http://www.unibielefeld.de>

### المجاورات Neighbourhoods

إن تخطيط المناطق المجاورة كان يشغل تفكير مخططي المدن والمعماريين خلال القرن العشرين ولا تزال محور الاهتمام الأكبر إلى وقتنا هذا، لقد دارت مناقشات طويلة على المنفعة المترتبة من الوحدة في التصميم العمراني (Madanipour, 2001). لقد طور عالم اجتماع يدعى كلارنس بيرى Clarence Perry الفكرة، ومن هذا الوقت وأصبحت منطقة الجوار جزءاً لا يتجزأ من وحدة المكان، و حدث هذا التغيير الكبير منذ عام ١٩٢٧م The New York Regional Plan. وقام هذا العالم بطرح رؤية جديدة تتمثل في لزوم أن يحتوي مكان واحد على كافة المنشآت المرتبطة بالحياة اليومية، بل ويجب أن تقع في منطقة يمكن الانتقال إليها بسهولة بالإضافة إلى احتوائها على وحدات سكنية. كما يجب أن تكون المدرسة الابتدائية والمنشآت التجارية ومركز للمجتمع المحلي هي نواة هذا المكان (انظر الشكل رقم ٦.١٠). ويعكس هذا النمط المركزي للتفكير شكل "المدينة الجديدة" في هذه الأيام.

تم تمثيل الوحدة في تصميم رودبرن Radburn في نيوجرسي New Jersey والتي أصبحت نموذجاً "أصلياً" لمناطق المجاورة السكنية في كل بقاع العالم (Stein, 1957)، إنها فكرة كامنة وراء "مجتمعات رانكورن Runcorn، ونادراً ما تنسخ الوحدة بجميع أبعادها ولكن فقط يتم نسخ الخريطة بشكل عام وليس بأبعادها الثلاثية. و الواقع أن هذا المخطط ينجح نجاحاً مختلطاً عند نسخ الخريطة و المخطط فقط. كما ابتكر لوكوربوزييه Le Corbusier نمطاً جديداً لمناطق الجوار إلا أنه يختلف في كونه يقع في محيط منطقة مبانٍ واحدة، ففي هذا النموذج المبتكر تكون وحدة الجوار عمودية الشكل والتكوين. ولقد أطلق على طرازه المبتكر الجديد اسم "وحدة" وحقق به نجاحاً مختلطاً و متنوع المستويات أفضل مما حقق رودبرن ونموذجه الذي سبقت الإشارة إليه.

ولابد من التذكير أن المجتمعات ووحدات الجوار تعدان ظاهرتين داخليتين مختلفتين. إن المجتمع يتكون من أفراد يتفاعلون مع بعضهم البعض، و إن منطقة الجوار هي مجرد مخطط مكاني. يمكن للثنين أن يتطابقا بخاصة إذا كانت الكثافة السكانية متجانسة و بها مشاكل مشتركة وهناك حاجة للدعم المشترك والتبادل. الفكرة ببساطة تتمثل في إمكانية تكوين مجتمع من خلال وضع تصميم يراعى فيه توخي الحذر. إن طبيعة التفاعل على المستوى المحلي يمكن تحقيقها سواء من خلال إدراك السكان لذلك أو من خلال الاعتماد على الكثير من الدوافع.



## المراجع الرئيسة Major References

- Lang, Jon (1994). Meeting affiliation needs. In *Urban Design: The American Experience*. New York: Van Nostrand Reinhold, 252–79.
- Madanipour, Ali (2001). How relevant is 'planning by neighbourhoods' today? *Town Planning Review* 72 (2): 171–91.



الشكل رقم (١٠، ٦). مفهوم وحدة الجوار.

## حالة دراسية Case Study

وحدة الإسكان، مرسيليا، فرنسا: مجاورة سكنية في مبنى (١٩٤٦-١٩٥٢م)

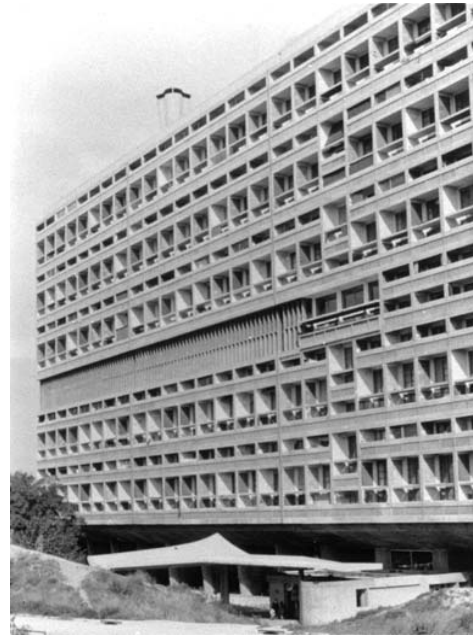
The Unité d'Habitation, Marseilles, France: A Neighborhood in a Building (1946–52)

قدم لوكوربوزيه Le Corbusier عدداً من التصميمات الاصطلاحية للمدن والشقق السكنية خلال عشرينيات وثلاثينيات القرن الماضي. لم يستطع هو ولا غيره تحويل أفكاره ذات الوزن الثقيل إلى شكل بنائي حتى الخمسينيات من نفس القرن وذلك عند إعادة إعمار أوروبا بعد الدمار الذي لحق بها إبان الحرب العالمية الثانية. إن وحدة الإسكان Unité d'Habitation تعد جزءاً من مخطط تصميم عمراني كلي والذي تحول من لوحة رسم إلى بناء

على أرض الواقع، ففي وحدة مرسيليا Marseilles Unité (انظر الشكل رقم ٦,١١ أ)، التي تقع في منطقة جيدة تبعد عن وسط المدينة على طريق ميتشلت Boulevard Michelet، وكان هذا أول بناء يتم تشييده. و تبعته مبانٍ أخرى مثل نانت ريز Nantes-Rezé (١٩٥٢-١٩٥٣م)، وبرلين Berlin (١٩٥٦-١٩٥٨م) (انظر الشكل رقم ٦,١١ ب) و بريي إن فورت Briey en Forêt (١٩٥٦-١٩٥٨م) وميو Meaux (١٩٥٦-١٩٥٨م) و فرمني Firminy (١٩٦١-١٩٦٨). ومعظم هذه المباني بعيدة عن أساس النموذج الذي بنيت عليه مرسيليا في بعض الاحترام.

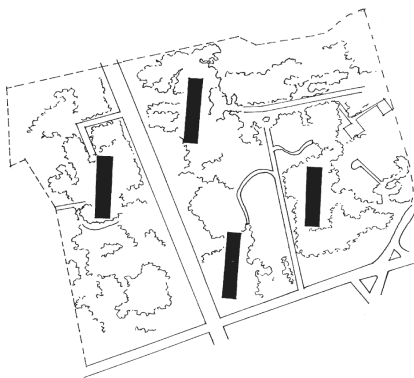


(ب)



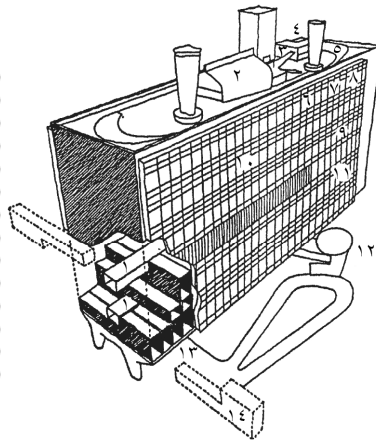
(أ)

Drawing adapted from various sources by Thanong Poonterakul



(د)

- (١) طريق عام داخلي
- (٢) قاعة جيم
- (٣) مقهى وتراس
- (٤) كافيتريا
- (٥) ملعب للأطفال
- (٦) مركز صحي
- (٧) كنيسة
- (٨) حضانة
- (٩) نادي
- (١٠) نوادي للشباب وورش
- (١١) غرف الغسيل والتجفيف
- (١٢) مدخل
- (١٣) جراج
- (١٤) شقة من طابقين .



(ج)

Source: J. Richards (1962); © Yale University Press, London

الشكل رقم (٦,١١). يونتيه دوهايتسيون. (أ) يونتيه دوهايتسيون. مارسيليا ١٩٦١م. (ب) اليونتيه، برلين عام ٢٠٠٢م. (ج) قطاع داخل يونتيه دوهايتسيون، مارسيليا. (د) خطة الموقع لتطوير مارسيليا .

أسند وزير التعمير الفرنسي في فترة ما بعد الحرب راؤول دايتوي Raoul Dauty مهمة بناء وحدة في مرسيليا. والمشروع كان مدعوماً من قبل المتحمسين بشدة والأقل حماسة خلال ١٠ تغييرات حكومية تغير خلالها سبعة وزراء للتعمير، فكانت الحكومة المركزية بحاجة إلى إسكان ضخم وهي الفرصة السانحة التي طالما حلم بها لوكوربوزيه ليخرج أفكاره لحيز الضوء. ويذكر أن هذا الرجل كان قد عانى كثيراً من البيروقراطية الفرنسية لأنه كان يود أن تكون خالية من جميع أنظمة البناء. وقد تم اتهامه قضائياً بأنه "دنس الريف"؛ لذا فقد وجد نفسه يحارب من أجل العمارة ضد المخاطر الكبيرة.

الواقع أنه كان لأفكار لوكوربوزيه بشأن الوحدة الأسبقية في القرن التاسع عشر، والمبادئ المثالية قد تم تطبيقها في وضع تصميم إسكان العمال في Familistère Le Cruesot and Mulhouse. ولا تعد الوحدة بناءً ضخماً بالمقاييس التقليدية ولكنها كانت مجاورة ومن المفترض أن تكون مدينة مثل وحدة الجوار السكنية، إنها وحدة جوار رأسية تشغل مبنى واحداً يقع داخل حديقة في الموقع، لذا فإن عدداً من هذه المجاورات قد يشكل مدينة أو على الأقل ثلاث أو أربع من هذه المجاورات قد تكون تجمعاً عنقودياً بالمعنى المتعارف عليه. إن تصميم مرسيليا يعرض بوضوح فكرة لوكوربوزيه الأساسية (انظر الشكل رقم ٦.١١ د). إنها كانت من وجهة نظره بمثابة البيئة التي تلائم حياة الناس في النصف الثاني من القرن العشرين. المدينة الفاضلة التي بناها في أفكاره وباتت واقعاً على شكل بنايات مستقلة بذاتها.

تبلغ مساحة الوحدة ١١٠م × ٢٠م (٣٦٠ قدم × ٦٥ قدم)، يركز المبنى على "بيلوتي" pilotis (وهي الأعمدة التي يقام عليها أي مبنى تاركاً الدور الأرضي مفتوحاً)، لقد تم تصميمه ليضم ٣٣٧ وحدة سكنية لتستوعب من ١٠٠٠ - ١٢٠٠ شخص، وفندقاً صغيراً ومؤسسات تجارة التجزئة، والوسائل العمومية. يقع مركز التسوق في الدور الأوسط ومساحات بها دار الحضانة ومضمار الجري (هذا كان قبل أن تكون مثل هذه النشاطات معروفة) أو بين منشآت أخرى عمومية على السطح. والشقة الواحدة بارتفاع طابقين مع وجود شرفة للتمتع بالهواء النقي وأشعة الشمس، وهذا كله كان مركز اهتمام لوكوربوزيه، ويسمح هذا الترتيب للشقق للمصعد أن يتوقف كل ثلاثة أدوار من المبنى. الطابق الأرضي كان مخصصاً لوقوف السيارات وكذلك أماكن مخصصة للحركة، والترفيه. والمخطط يتيح العديد من الوظائف في الشكل المبني، وهذا يظهر في الشكل رقم (٦.١١) والذي تم كما أراده لوكوربوزيه. والمشكلة في الفكرة التصميمية والتي تنحصر في أنه يتحول من الحياة العادية إلى الوحدة، وهي في الحقيقة لم تكن كافية لتسع لكل الأنشطة التجارية. ونتيجة لذلك فإن معظم المحال تم تخصيصها لأغراض أخرى، والأماكن الأخرى المخصصة لصف السيارات ليست مستعملة كما يجب. مع ذلك فإن الأشخاص الذين عاشوا هناك قد راقهم وأعجبهم هذا التطور، لأنه يلائم نمط حياتهم على نحو جيد، لذا اختاروا العيش هناك. نفس هذه

النتيجة حدثت في وحدة برلين وهو كان ببساطة مبنى سكنياً به محل واحد ومكتب بريد، و مع ذلك في أماكن أخرى كانت هذه الوحدة شبه خاوية.

والمشكلة الثانية تكمن في طريقة تفكير المهندسين والبيروقراطيين، عندما توجه لوكوربوزيه إلى الوكالات العامة والمهندسين حول العالم من المملكة المتحدة إلى فنزويلا وكان يحمل في مخيلته هذا النمط الأصلي الذي يجب تطبيقه، قد فوجئ بإعراض هؤلاء البيروقراطيين والمهندسين عن تصميمه الحديث، و لهذا لم يتحقق إلا نجاح محدود، وذلك لأن أولاً المباني كانت نسخ باهتة من مثيلاتها الوحدة في مرسيليا (Marmot, 1982) وثانياً طرق حياة السكان لا تواكب الخدمات المقدمة إليهم في مثل هذه المباني.

### المراجع الرئيسة Major References

- Jencks, Charles (1993). *Unité d'Habitation*. London: Phaedon Press.  
 Le Corbusier (1953). *L'Unité d'Habitation de Marseilles (The Marseilles Block)* [translated from the French by Geoffrey Sainsbury]. London: Harvill.  
 Marmot, Alexi (1982). The legacy of Le Corbusier and high rise housing. *Built Environment* 7 (2): 82-95.

### المباني المجمع كـتصميم عمراني؟

#### Buildings Complexes as Urban Design?

إن نظام التصنيف في هذا الكتاب غير واضح و بخاصة عند التعامل مع التجمعات السكنية، ويأتي هذا التساؤل الذي يطرح نفسه، هل يعتبر مركز ستاتا الجديد Stata Center الموجود في معهد ماساشوستس للتكنولوجيا Massachusetts Institute of Technology (انظر الشكل رقم ٦.١٢) بناء أم عدة أبنية أم مشروع تصميم عمراني كلي؟ هذا البناء هو جزء لا يتجزأ من البنية التحتية للجامعة. ولقد تم تصنيف مركز روكفلر Rockefeller Center وبرويت إيجو Pruitt Igoe على أساس أنهما جوهر التصميم العمراني. ولكن نجد أن مقبرة مودينا، في كلية كريسج (Modena, Kresge College) والتي بنيت في موقع زراعي، وإعادة تأهيل مجمع جيراردلي Ghirardelli complex في سان فرانسيسكو، قد تم تصنيفهما على أنهما أعمال معمارية أولية، إن المنطق وراء اختيار هذه الأمثلة الثلاثة لاعتبارها خارج التيار الرئيس للتصميم العمراني أنها تضم أعمالاً معمارية متخصصة. وهي في ذات الوقت وحدات مستقلة.

كان لمخطط ميدان جيراردلي Ghirardelli Square تأثير هائل على الأماكن المحيطة، وهذا التأثير المضاعف لم يكن جزءاً من سياسة التطور العمراني لكنها أظهرت الأهمية الكامنة وراء المشاريع المستقلة باعتبارها جزءاً من عملية واعية لسياسة التنمية العمرانية الشاملة ولكنها أظهرت الأهمية المحتملة للمشاريع فردية المقياس كمساعدات لإعادة التأهيل في المناطق العمرانية. و نجد أن مقبرة مودينا Modena تمثل تكييفاً مبتكراً و مبدعاً لنمط البناء

وأصبحت كلية كريسج Kiresge College سابقة لمجموع تصميمات الكليات الصغيرة، ولكن كليهما ليس لديه تأثير على البيئة المحيطة. وتمثل الثلاث أمثلة سابقة الذكر أمثلة جيدة على التكامل فيما بين الفراغ الخارجي والداخلي ليظهر في النهاية تصميمًا متماسكاً بشكل كلي، لذا يمكن الاستفادة من هذه الأمثلة.



الشكل رقم (٦، ١٢). مركز ستاتا M.I.T. عام ٢٠٠٤م.

#### حالة دراسية Case Study

مقبرة سان كاتالدو، مودينا، إيطاليا : مقبرة في مجموعة من المباني (١٩٧١-١٩٧٦م)

The Cemetery of San Cataldo, Modena, Italy: A Necropolis in a Set of Buildings (1971-6)

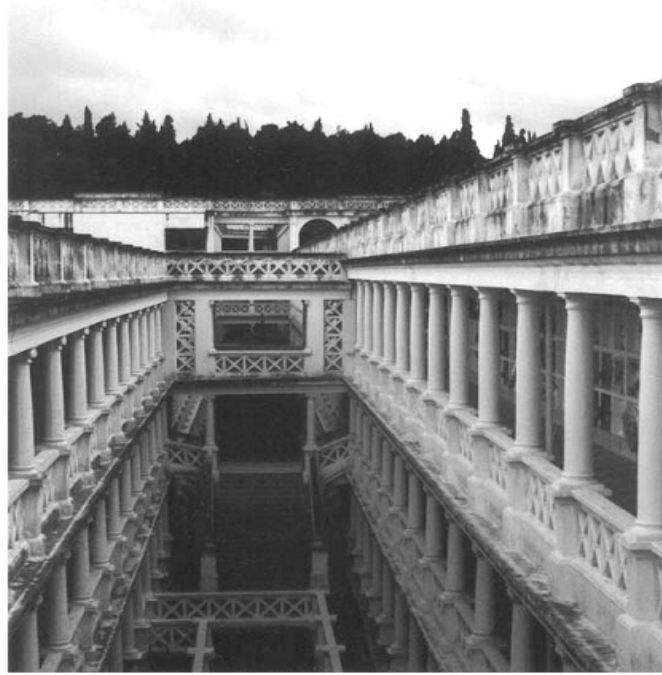
المقبرة في كثير من بلدان العالم هي مقبرة أفقية وأحياناً تستهلك عدة فدادين من الأرض. والمقابر يمكن أن تكون مباني. وعلى كل الأحوال فهي مدن للموتى، ولها موقف غامض عندما يتعلق الأمر بالعمارة والتصميم العمراني. والمقبرة في بورتو أليجري Porto Alegre، في البرازيل (انظر الشكل رقم ٦، ١٣) ومن الواضح أنها بناء ولكن هذا لا ينطبق على مقبرة مودينا، على الرغم من أن المعماري اعتبرها مبنى.

ألدو روسي Aldo Rossi المعماري الإيطالي العقلاني، قد صمم مقبرة سان كاتالدو San Cataldo في مودينا Modena. وقد لاقت كثيراً من النقص برغم أنها تعتبر تحفته، فهي امتداد لمقبرة موجودة، بها فناء مشيد على محور محدود بين الشرق والغرب ومحاط بمستودع لحفظ عظام الموتى ossuaries مبني بالطوب على الطراز (نيو-كلاسيك)

الذي صممه أندريا كوستا Andrea Costa في منتصف القرن التاسع عشر. إن فناء تلك المقبرة يعتبر من المدافن التقليدية.

والمقبرة الجديدة لها محور يتجه غرباً من التي صممها كوستا. وهناك مقبرة، يهودية وخدمات مركزية تقع بين تصميمي كوستا و روسي في نمط تناظري على امتداد المحور (انظر الشكل رقم ٦٠١٤ أ). ونجد هنا أن تصميم روسي قد التقط العديد من مميزات تصميم مقبرة كوستا ومنها: الهندسة بشكل عام، وإنهاء الممرات بجدران المباني، والتكوين العام للأغراض في الإطار الكلي. ونجد أن الفناء محاط بمستودع حفظ العظام والذي يقع إلى ما بعد هذا المحور المركزي. وهذا المستودع يحتوي على جدار خارجي بارتفاع ثلاثة أدوار. والدور الأرضي به نوافذ ممتدة لكنها متوائمة مع نوافذ عليا مربعة الشكل. حائط مستودع العظام مغطى بعدد من المحاريب. والمباني داخل الفناء متماثلة حول محور مركزي. وفي الطرف الشمالي من هذا المحور مقطعٌ مخروطي، وعند الطرف الجنوبي مكعب أحمر. المخروط هو مدافن جماعية، أما المكعب فهو منزل الموتى، يسع لكل البقايا والآثار غير المرغوب فيها للأشخاص الذين توفوا في المستشفيات والسجون ودور العجزة، نجد على المستوى العلوي مدرجاً تقدم به خدمات وبالأفضل نجد مقبرة عامة. المكعب هو غرفة لدفن عظام الموتى و مصنوع من القرميد و به شبابيك محفورة داخله. ومظهرها يوحي بأنه مكان شبه مهجور. هذا المكعب به شرفات معدنية مألوفة بألوان براقية والدرج يصل إلى كوات الدفن (انظر الشكل رقم ٦٠١٤ ب). وهو مفتوح للسماء. أحد الجدران مصمت، أما الثلاثة جدران الأخرى فيوجد بها نوافذ مربعة الشكل أبعادها ١ م × ١ م، ولا تحتوي على أطر ولا ألواح زجاج و مركز المكعب موقع لتقديم الخدمات الجنائزية.

الأربعة عشرة مبنى المصطفة حول العمود الفقري المركزي في قلب الفناء يوجد بها محاريب على الجانب بحيث تواجه هذه المحاريب، التي يوجد داخلها تماثيل، بعضها بعضاً داخل الفناء. إن أغلب النهايات الجنوبية لهذه المباني على شكل حرف (U) كبير. وارتفاعات المباني تعتمد على مواقعها داخل نسق مثلثي. ولقد شرح روسي تصميمه باستخدام نظرية التناظر الوظيفي، العنصر العالي هو العنصر المنخفض بينما العنصر الأقصر هو العنصر الأطول لذا يعتبر هذا شكل مشابهاً لفقرات العمود الفقري (Rossi cited in Broadbent, 1990: 188). للمقبرة عمود ثانٍ وضيق يقع في غرب هذه المجموعة. هذا العمود مبني على حواجز مكونة من طابقين (يفصل بينهما جدار) مع وجود غرفة للموتى مكونة من طابق واحد بالأعلى. غرفة عظام الموتى تحتوي على جدران وردية اللون ونوافذ مربعة مع وجود سطح معدني أزرق اللون.

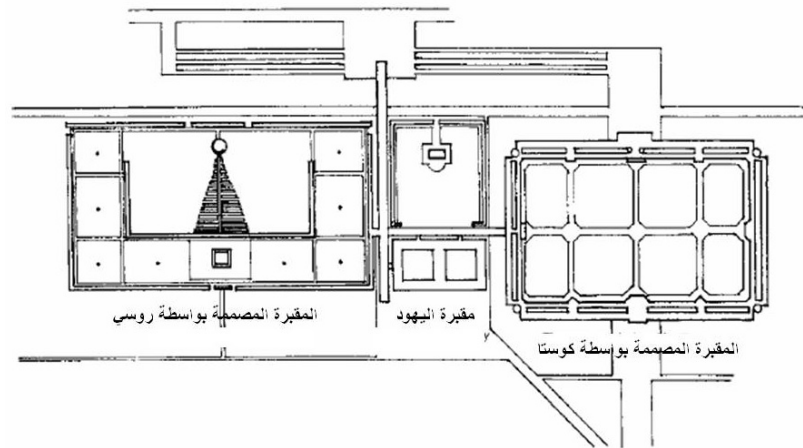


الشكل رقم (٦,١٣). المقبرة ، بورتو أليجري في عام ١٩٨٩م.

وهذه المقبرة هي عمل فني متميز. ولهذا كان هدف روسي هو خلق شعور من الخلود، إن الاهتمام بالتصميم يركز على التكوين المعماري وذلك من أجل تحقيق غاية نفسية، تم تأسيس هذه المبادئ التنظيمية على قصة روسي التي أراد أن يقصها علينا. إنها فكرة جمالية تسمح لأي شخص بتفسيرها، وقد يستجيب الخبراء الفنيون بطريقة إيجابية أو سلبية لهذه الفكرة وذلك يعود إلى قبولهم أو رفضهم لنظرة المعماري، آخرون قد يستجيبون بشدة لهذه الفكرة على أساس إدراكهم لهذا النوع من التأثيرات، بالرغم من أن روسي اعتبر المقبرة بناءً هندسياً، وهناك قليل من تنسيق المواقع لها، لذا من الممكن اعتبار المقابر نوعاً من أنواع التصميم العمراني.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Adjmi, Morris, ed. (1991). *Aldo Rossi Architecture, 1981-1991*. New York: Princeton University Press.
- Arnell, Peter and Ted Bickford (1985). *Aldo Rossi: Buildings and Projects*. New York: Rizzoli International, 88, 101.
- Broadbent, Geoffrey (1990). *Emerging Concepts in Urban Space Design*. London: Van Nostrand Reinhold (International), 186-9.
- Johnson, J. Eugene (1982). What remains of man? Aldo Rossi's Modena cemetery. *Journal of the Society of Architectural Historians* 1: 18-54



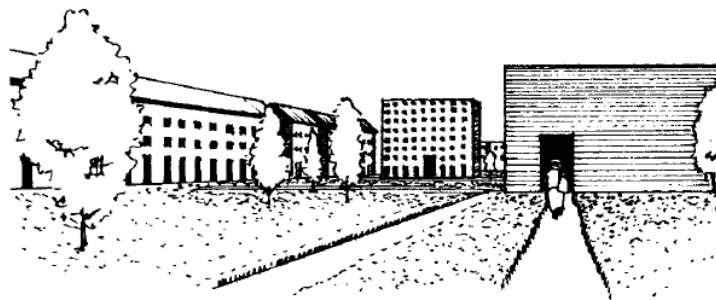
Drawing adapted from various sources by  
Thanong Poonteerakul

(أ)



Photograph by Peter Kohane

(ب)



Drawing adapted from various sources  
by Thanong Poonteerakul

(ج)

الشكل رقم (١٤، ٦). مقبرة سان كاتالدو، مودينا. (أ) الخطة بداخل المحتوى. (ب) الشكل الداخلي للمكعب. (ج) نظرة خارجية للمكعب.



## حالة دراسية Case Study

كلية كريسج، جامعة كاليفورنيا في سانتا كروز، كاليفورنيا، الولايات المتحدة الأمريكية: دراسة واقعية للبناء /

المجمع (١٩٦٦-١٩٧٤م)

Kresge College, University of California at Santa Cruz, California, USA: A Living-studying Building/Complex (1966-74)

كلية كريسج، هي بناء ذو أهمية خاصة وذلك يرجع إلى تصميمه والعملية التي تم تخيل هذا البناء بها. تم التفكير في هذا البناء في وقت بدأ فيه أعضاء مجلس إدارة جامعة كاليفورنيا يشعرون بعدم الراحة بسبب وضع الطلاب غير المريح بجامعة كاليفورنيا في بركلي في الميدان الرئيس بالجامعة سبرول بلازا Plaza Sproule مع إعطاء التركيز والقلب على مبنى الجامعة. وقد جاء تصميم المسقط الرئيس للجامعة كاليفورنيا في سانتا كروز على يد المهندس ويليام تيرنبول William Turnbull (من شركة مور و تيرنبول Moore and Turnbull) في عام ١٩٦٧م ليصبح لدينا في النهاية كليات متفرقة. إحدى هذه الكليات تقع في مكان ناءٍ محاط بأشجار الخشب-الأحمر وهو مبنى كلية كريسج.

في عام ١٩٦٩م أتم مور و تيرنبول، تصميم الكلية على الموقع، ولكن أموال الولاية النقدية كانت متاحة فقط للوسائل التعليمية، إن فكرة تكامل البيئة التعليمية الواقعية موجودة في أذهان الكثيرين، مثل رئيس الجامعة روبرت إدجار Robert Edgar، ومساعد مايكل كاهن Michael Kahn. لقد مكنت منحة مقدمة من عائلة كريسج (صاحبة علامة كي مارت K-Mart التجارية الشهيرة) من سد الاحتياج لفترة معينة، وبتقديم مساهمات مالية من الولاية واستمرار تدفق الطلاب على الجامعة ودفعهم للمصاريف المعتادة قد يغطي بعض التكاليف، والتخطيط مضى قدماً. أجرت الجامعة مقررًا تعليميًا، وذلك لمساعدة برنامج التمويل يدعى "معاً لنبنى كلية كريسج"، وأجرى مجموعة من الطلاب مسحاً بين زملائهم عن أنواع الإسكان التي يريدونها وجاءت النتيجة لتشارك في وضع التصميم.

و للكلية سابقة في كليات إزرا ستيلس وصمويل ف. ب. مورس Ezra Stiles and Samuel F.B. Mores في جامعة يال Yale عام ١٩٦٢م التي صممها إيرو سارنين Eero Saarinen وأيضاً كليات أخرى بجامعة أكسفورد وكامبردج. والتصميم الفعلي له سوابق مماثلة في المجاورة مثل القرية التي تم تصميمها في كاليفورنيا. سي رانش Sea Ranch (١٩٧٥م) تم عملها من قبل مور Moore، وليندون Lyndon، وتيرنبول Turnbull، و ويتيكر Whitaker وعلى سبيل المثال مبنى مقام على مساحة ٢٠٢٠ هكتاراً (٥٠٠٠ فدان) لتنمية وحدات مجمعة والذي صممه جوزيف إيشريك Joseph Esherick والتي تعطي إحساساً بالراحة. وعند النظر إلى كلية كريسج فإن مور و تيرنبول (واسمه الحقيقي تشارلز مور Charles Moore) قد قام بتصميم مخطط حوالي ١٠٠٠ قدم (٢٨٠م) على شكل حرف L وفراغ مركزي

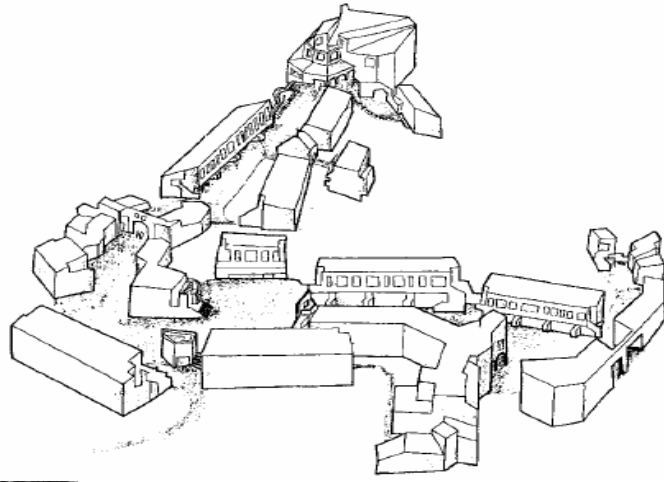
مفتوح "شارع" ؛ لذلك فإن الموقع سمح بذلك (انظر الشكل رقم ٦,١٥). هذا الفراغ يمكن دخوله من منطقة انتظار السيارات من خلال بوابة ضخمة. وعلى طرفي الشارع "حشد جاذب". ونجد على امتداد الشارع، قام المعمارليون بوضع وحدات إدارية وأكاديمية وسكنية واجتماعية. إن هذه الفكرة مشابهة لجامعة بيلفيلد Bielefeld University، إلى مركز التسوق التجاري بأي ضاحية والذي به محال على كلتا جانبيه ومحال أخرى أصغر بين المحلات الكبيرة، إنه نمط هندسي قوي.

يحتوي الشارع على أماكن خلابة تعطي منظراً للمدينة و به مكان ليقابل فيه الناس بعضهم البعض ويمكن أن يجلسوا ويتحدثوا. لقد صمم الشارع لجعل المساحات المتعاقبة زمنياً متنوعاً وتمتزوج مع الشخص المار من بوابة الدخول منذ لحظة دخوله للمكان حتى يتوقف عند فناء به مطعم وحجرة طعام مجمعة، على طول الطريق نجد أن المشهد يتغير بحسب الاتجاه. يحتوي الشارع على سلالم وأرصعة و منصات وطلبة متحدثين على منابر (فوق صناديق القمامة). وهو يعتبر فراغاً عمومياً للكلية، وعمارة المبنى لا تتفق ولا تتواءم مع شكل الشارع وأشجار الغابات الموجودة في الخلفية.

كثير من الاهتمام ركز على التصميم الداخلي للكلية، وما ينبغي وما لا ينبغي، بالنسبة لحجم المجموعات الطلابية التي تستخدم التسلسل الهرمي للوسائل المشتركة، حيث يمكن أن يتفاعلوا، وكيف يمكن لفراغات التعليم والمعيشة أن تتصل. وبشكل عام فإن أولئك الذين يستعملون هذا التصميم يقتنعون به فقط كتصميم يجمع بين الحياة والعمل، وأحد الصعوبات التي تواجه التصميم هي مشكلة الذين يهتمون بالبرمجة وهم ليس بالضرورة مستخدمي هذا البناء. الطلاب الذين شاركوا في تطوير البرنامج تخيلوا أن أماكن الاستحمام هي أماكن عامة ولكن الذين استخدموا هذا المخطط وتعايشوا في داخله تبين لهم أن المطبخ هو محور للتفاعل اليومي. والفراغ كان يمكن أن يخصص بعض الشيء بشكل مختلف إذا كان هذا السلوك متوقعاً. بالإضافة إلى ذلك، هناك ميل إلى المبالغة في تقدير مدى ذهاب الناس حول تغير التصميمات الداخلية لتلاءم والاحتياجات الخاصة. لم يتغير الطلاب كثيراً، فبعد مضي ٣٠ عاماً من العمل على التصميم الأصلي فقد أثبت هذا التصميم قوته وجدارته. بعض العناصر للبرنامج الرياضي والاجتماعي للكلية قد أثبتت أنها مكلفة للحفاظ عليها. لذا بحلول عام ١٩٨٧م فإن تكاليف الصيانة لهذا المجمع قد ارتفعت من التقدير الأصلي وهو ٣١ دولاراً إلى ٢١٢ دولاراً للطلاب الواحد خلال العام واستمرت هذه الأسعار في الارتفاع. مع ذلك فإن بساطة العمارة في هذا المشروع قد أبقت على التغيرات في التصميمات والطرق المعمارية.



(ب)



(أ)

الشكل رقم (٦،١٥). كلية كريسج، جامعة كاليفورنيا، في سانتا كروز. (أ) منظر الكلية. (ب) مشهد للشارع في عام ١٩٩٣م.

في الواقع إن ما تم تشييده في كلية كريسج هو "قرية أكاديمية". وعلى هذا النحو يعتبر تصميمًا عمرانيًا. وهذا البناء في حد ذاته هو تصميم معماري فريد. ويتركز الاهتمام في تطوير التصميم على العلاقة بين الفراغات الداخلية والخارجية وعلى الأماكن العامة والخاصة بحياة الطلاب. ينصب الاهتمام على الوظيفة الجمالية للمجمع كعنصر موحد، لقد تم تصميمه ليدعم إحساس الانتماء لدى الطلاب الذين يقضون وقت قصيرًا يزخر بالأنشطة العلمية داخل الكلية بما يناسب الأنشطة الأكاديمية. وهو يعمل بشكل جيد على هذا النحو.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Bloomer, Kent C. and Charles W. Moore (1977). *Body, Memory, and Architecture*. New Haven: Yale University Press.
- Broadbent, Geoffrey (1990). Kresge College (1966-74). In *Emerging Concepts of Urban Space Design*. London: Van Nostrand Reinhold (International), 254-60.
- Floyd, Nubra (1987). Kresge College. *Progressive Architecture* 68 (2): 76-9.
- Kresge College. [http://www.greatbuildings.com/buildings/Kresge\\_College.html](http://www.greatbuildings.com/buildings/Kresge_College.html)

#### حالة دراسية Case Study

ميدان جيراندلي، سان فرانسيسكو، الولايات المتحدة الأمريكية: إعادة استخدام مجمع أبنية (١٩٦٢-١٩٦٧م)،

(١٩٨٢-١٩٨٤م)

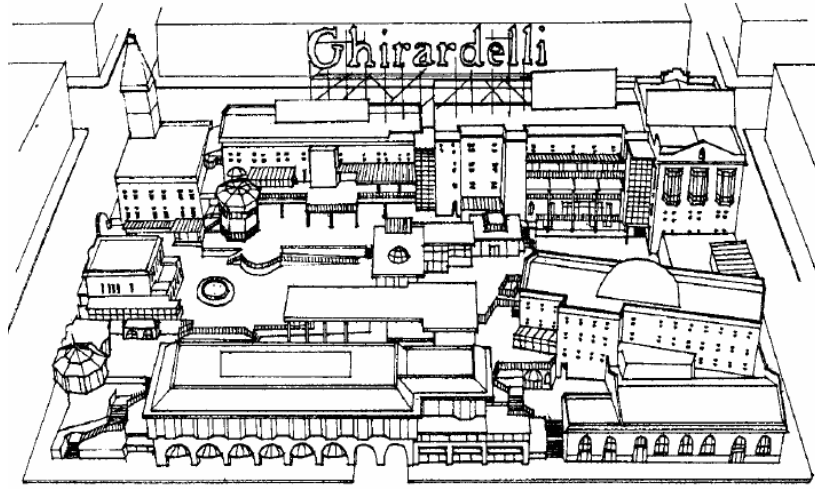
Ghirardelli Square, San Francisco, USA: Recycling a Building Complex (1962-7, 1982-4)

في عام ١٨٩٣م اشترت عائلة جيراندلي Ghirardelli أرضاً منحدرية في سان فرانسيسكو يحدها شارع نورث بوينت North Point وشارع لاركين Larkin وشارع بيتش Beach وشارع بولك Polk في سان فرانسيسكو، وقامت

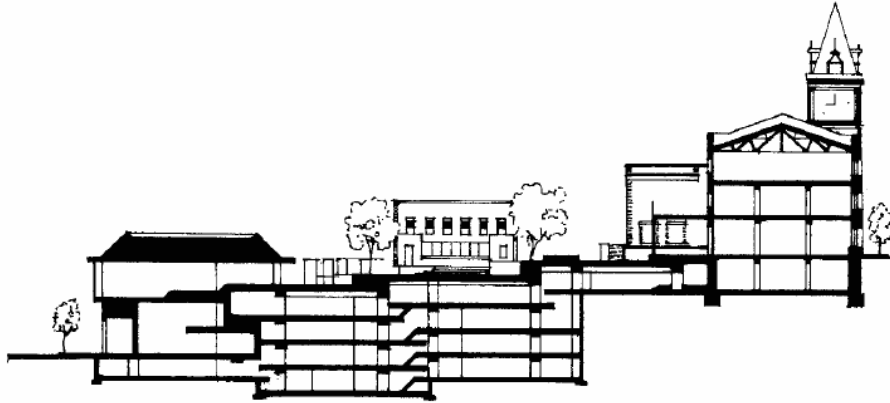
العائلة ببناء مجمع مصانع القرميد الأحمر والاستمرار في عمل شركة الشوكولاتة التي أسسها سلفهم دومنيو جيراردلي Domingo Ghirardelli في عام ١٨٤٩م. وقد تم بناء مجمع المصانع في الفترة ما بين ١٩٠٠-١٩١٦م. قامت شركة جولدن جران ماكروني Golden Grain Macaroni بشراء مشروع العائلة في أوائل الستينات من القرن الماضي ثم نقلها إلى سان فرانسيسكو، كاليفورنيا.

مباني هذا المصنع كانت هياكل صناعية رفيعة المستوى و بها تركيبات صناعية جيدة ومنفذة من أعمال الطوب الجيدة. ومع ذلك، فإن هناك اضمحلالاً قد طال الموقع الذي هجر كله عدا قطاع صغير تتم فيه عمليات تشغيل المصنع، و لذلك فقد قام المصنع بعرض مساحة مناسبة ليتم إعادة التطوير بها. و مركز المجمع مفتوح بما يسمح لأشعة الشمس بالدخول ويسمح برؤية خليج سان فرانسيسكو. والسؤال هنا هو: ما الذي يجب القيام به؟ إن خيار العائد المالي لدى المطور العقاري كان يمكنه من هدم المصنع وبناء شقق سكنية بالموقع. و العائق هنا أن كود تقسيم المنطقة Zoning Code يضع حداً لارتفاع المباني على طول الواجهة البحرية للمدينة وذلك: (١) حجب الرؤية لخليج سان فرانسيسكو من ناحية راشن هيل Russian Hill، و(٢) الحفاظ على طابع المدينة المميز المشتقة من الملامح الطبوغرافية المتغيرة. والقلق من أنه لن تكون هناك منفعة عامة تتحقق من بناء مجمع شقق سكنية، فإن ويليام ماتسون روس William Matson Roth مواطن غير أناني من سان فرانسيسكو، حيث قد اشترت والداته كتلة المبنى من أجل إعادة ترميمه. لقد استأجر روس المكتب المعماري ورسستر وبيرناردي وإيمونز (Wurster, Bernardi and Emmons) لإجراء دراسة عن الاستخدامات المتاحة للمجمع. و بالتعاون مع مهندسي تنسيق المواقع مثل لورانس هالبرين وجون ماتياس Lawrence Halprin and John Matthias اللذين طورا برنامجاً للكتلة ومن ثم تم تنفيذه، وقد كان بحق مشروع ترميم مجمل.

تم تنفيذ المشروع على مرحلتين، الأولى انتهت في عام ١٩٦٥م، برحيل كل عمليات تصنيع الشوكولاتة الباقية، أما المرحلة الثانية فقد انتهت في عام ١٩٦٧م. المشكلة كانت في وضع ٦٨ متجر تجزئة و ١٥ مطعمًا داخل المجمع مع تخصيص موقف سيارات بالموقع يتسع لحوالي ٣٠٠ سيارة، بينما تم الحفاظ على طابع المكان المفتوح للميدان بوضع خمسة مستويات لموقف السيارات تحت المجمع، تم حل مشكلة صف السيارات (انظر الشكل رقم ٦، ١٦ ب). تم وضع محلات التجزئة والمطاعم حول الميدان وحتى الميدان نفسه تم إعادة تصميمه ليسع مجموعة متشابكة منها الساحات والأفنية والممرات على عدد من المستويات بالموقع المنحدر.



(أ)



(ب)



(د)



(ج)

الشكل رقم (٦، ١٦). ميدان جيراردلي، سان فرانسيسكو . (أ) النموذج . (ب) مقطع يظهر مستويات السيارات . (ج) مشهد للشارع في عام ٢٠٠٤م . (د) مشهد للفراغ الداخلي في عام ٢٠٠٤م .

أصبح المجمع المجدد مكاناً محبوباً لزيارته سكان سان فرانسيسكو والسائحين على حد سواء، مع ذلك فإن نجاحاته الاقتصادية أيضاً خلقت بعض المشاكل. فقد تولد لدى المشروع استخدامات مشابهة للمناطق المحيطة به والتي جاءت لتنافس المشروع الأصلي، أصبح المجمع أيضاً مثلاً يحتذى فيما يمكن عمله مع المباني الصناعية القوية. وفي سان فرانسيسكو نفسها نجد أن جوزيف إيشريك Joseph Escherick وشركاه قد قاموا بتجديد مصنع المعلبات القريب.

ومع بداية عام ١٩٨٠م بدأت سنوات العمل الشاق تؤتي ثمارها وبدأ يتغير الطلب على نوعية منافذ البيع بالتجزئة، فقد قامت شركة روث Roth في عام ١٩٨٢م ببيع المجمع إلى شركة نورثويست للتأمين على الحياة المتبادل Northwestern Mutual Life Insurance Company بالشراكة مع الشركة العقارية الغربية. ولقد استأجرت هاتان المنظمتان شركة إدوارد بلانت Edward Plant، وهي شركة تأجير وتنمية مرافق البيع بالتجزئة، وذلك لإدارة وتطوير المجمع، ولقد كون الملاك والاستشاريون فريق عمل يهدف إلى تطوير وتسويق وتأجير عمليات الأجزاء المطورة. هذا ولقد اقترح ويليام روث William Roth على منظمة بلانت أن يستأجروا بنجامين طومسون Benjamin Thompson وشركاه في كامبريدج وماساتشوستس ولانيير، وشيريل، وموريسون (Massachusetts and Lanier, Sherrill and Morrison). وهو مكتب معماري في سان فرانسيسكو والذي تم تكليفه بوضع تصميم عمليات الإحياء والترميم.

وكان طومسون مستأجراً تجارياً للميدان وقام بحفظ أبحاثه التصميمية هناك، ولقد قام طومسون أيضاً بمهام شرفية في التحكيم وذلك بتقديم جوائز في العمارة المتقدمة. وعندما تلقى ميدان جيراردلي الاقتباس أصبح معروفاً جيداً لديه. لقد كان ألبرت لانير Albert Lanier لفترة طويلة المستشار لشركة روث، وكان هدف فريق التصميم هو خلق بيئة يمكنها أن تزيد نشاط البيع بالتجزئة على الموقع، وأهدافها كما يلي:

- ١- تحديث صورة البيع بالتجزئة بالميدان.
- ٢- حل بعض مشاكل التوزيع المعقدة التي نشأت من تنوع مستويات المبنى.
- ٣- إزالة بعض النهايات المغلقة التي من شأنها جعل عملية البيع بالتجزئة صعبة.
- ٤- خلق مخزن رئيس بمساحته ١٠,٥٠٠ قدم مربع (٩٨٠ م<sup>٢</sup>).

واجهات المحلات تم إعادة تصميمها لزيادة مساحة الروية وتحديث صورتها، فقد تم عمل لافتات خشبية كبيرة ومحفورة يدوياً وكذلك لوحات إرشادية تساعد المارة على معرفة الطريق، كما يوجد بعض الأعلام ترفرف لتعطي منظراً جمالياً بالموقع بالإضافة إلى أضواء النيون التي ترفع بلمعانها من قيمة وبهجة المكان. نجد أن البناء بالطوب قد تم إعادته للحياة والأسطح أصبحت ظاهرة من جديد وتنسيق الموقع تم إعادته مرة أخرى. كل هذه التغيرات كان يجب أن تكون متوافقة لتعتبر من معالم سان فرانسيسكو مع الاحتفاظ بالطابع التاريخي للمنطقة.

لم يكن فقط التصميم هو الذي أدى لإحياء الميدان ولكن تغيرت الإدارة أيضاً، فقد أصبحت الأحداث الخاصة مثل العروض الفنية معلماً معتاداً للحياة في هذا المكان. كان هناك عقود إيجار جديدة تتضمن محلات ذات ذوق رفيع والتي يطلبها الشباب وأماكن ترفيه ومطاعم. وباختصار لقد تم إحلال الصورة "القديمة" لنجد مكانها سوق احتفالات. وخلال أربع سنوات زادت مبيعات التجزئة بنسبة ٥٠٪ وزاد صافي العائد التشغيلي بنسبة ٦٠٪ تقريباً وقد لاحظ الكثير هذه التغيرات لقد قال لورانس هالبرن Lawrence Halprin "لقد أحيوا المكان"، حيث قامت الشركة بإحياء هذا المكان وكانت هي المطور الرئيس للسوق التجاري بالضاحية ربما كان أعظم نجاح للميدان هو عرض إمكانية تجديد المناطق الفاسدة التي تقع على حدود المدن المركزية ويتم ذلك من خلال القدرة المالية المدعومة بفهم لسلوكيات السوق. ولقد أصبح ميدان جيراردلي سابقة أعمال هامة يحتذى بها في العديد من التصميمات الأخرى التي أعقبت ذلك، فلقد اهتمت عمليات الترميم الكبرى التي تم اعتبارها تصميمات شاملة. فهل برز الابتكار وأعمال إعادة تصميم مثل تصميم ميدان جيراردلي على نحو كبير وكانت له هذه الشهرة الواسعة؟ في الحقيقة إن إعادة تأهيل الميدان ليس نتاج منتدى صنع السياسات العامة. فكان بإمكانها أن تحوز على الاهتمام العام لشركة روث غير أن الأمر لم يكن كذلك. واليوم؛ أي عام ٢٠٠٤م، يجد المجمع نفسه في موقف صعب للمنافسة مع مصنع التعليب ومع تخفيضات المحلات التي تقدم بضائع مشابهة بسعر أقل. لذا فيجب أن نسأل هل سيتم تغييره مرة أخرى؟

### المراجع الرئيسة Major References

- Attoe, Wayne and Donn Logan (1989). *American Urban Architecture: Catalyst in the Design of Cities*. Berkeley and Los Angeles: University of California. Press, xiii-iv.  
 Barnes, W. Anderson (1986). Ghirardelli Square: keeping a first first. *Urban Land* 45 (May): 6-10.  
 Freeman, Allen (1986). 'Fine tuning' a landmark of adaptive use. *Architecture* 75 (11): 66-71

### عناصر عمرانية

#### Urban Objects

إن وضع العناصر في المشهد العمراني له تأثير هام على المدن. وهذه العناصر تتضمن مجموعة متنوعة من الأنواع، منها عناصر نحتية (آثار والأعمال الفنية والأشياء الحرفية)، وأبراج الساعات، ونافورات وأثاث الشارع، كل هذا أضاف لمسة جمالية على شكل المدينة (انظر الشكل رقم ٦،١٧). ويمكن أيضاً وضع نقاط مركزية للاتصال ومحطات نهائية للرؤية وأماكن معروفة جيداً للناس حتى يلتقوا فيها، وبشكل عام إضافة بيئة مريحة إلى المكان. ربما أيضاً يتم إضافة بعض الضوضاء غير الضرورية. وقد نجد الكثير من الفراغات المفتوحة للمدينة مملّة بسبب قلة صلتها بالأماكن المحيطة بها، لذا فهناك ميل من المصممين لشغل هذه الفراغات بأشياء أخرى، فالمنصة الموجودة في لاديفانس La Défense (انظر الفصل الثامن) قد تم تحسينها بإضافة منحوتات إليها،

والتي كانت مصممة للأماكن المفتوحة في (إطار الحجم و الأشياء المحيطة بها). وليس هناك حاجة للزيادة في طريقة إضافة هذه العناصر.

تمثل اللافتات والإعلانات جزءاً هاماً من المدن والطريقة التي يتم التعامل معها قد تحكي الكثير عن ثقافة المكان. قد يميل المعمارون إلى تجميل الطبيعة ولكن الطبيعة البيئية للأشياء والملحقات التي تزدهم كثيراً من الشارع قد تجعل الشخص يتوقف ليفكر في المكان الذي يقصده والطريق إليه لذا فهي تشتت الانتباه. و حديثاً يتم وضع شاشات عملاقة تستخدم للإعلان وأيضاً للتسلية في الميادين العامة. ويتم تطوير المباني الآن ليصبح لها "أسطح ذكية" يمكنها أن تستقبل صوراً عليها. و في بعض الأماكن (على سبيل المثال سنغافورة) هناك الكثير من الانتباه إلى المباني وإنارتها والتي تضيف جمالاً للطبيعة العمرانية ليلاً. إن تقديم مثل هذه العناصر في المدينة ينظر إليها من قبل المراقبين كتصميم عمراني، إنها تغيرات المدن.



(ب)



(أ)

الشكل رقم (٦، ١٧). العناصر العمرانية. (أ) ميدان يونيون Union Square، نيويورك في عام ١٩٩٧ م. (ب) نحت من بيكاسو في ساحة ديلي Daley شيكاغو في ١٩٩٣ م.

### المراجع الرئيسة Major References

Robineete, Margaret A. (1976). *Outdoor Sculpture: Object and Environment*. New York: Whitney Library of Design.



### تعليق: هل هذه المشروعات المعمارية هي تصميم عمراني؟

#### Commentary: Are these Architectural Products Urban Design?

إن المباني المستقلة لها أهمية كبيرة. ومبنى شركة كريسلر Chrysler في نيويورك شكل وجهة نظر الناس عن ماهية التصميمات الجيدة للمباني العمرانية وكونها كأشياء وكفراغات تصنع العناصر. وهذه يجب أن تكون ملائمة لطابع المدينة، ولكنها ليست مشروع تصميم عمراني! إنها الدافع المحرك للمباني في بعض الحالات والتي تم تغطيتها هنا والتي يمكن أن نخلق منها تصميماً حضارياً متميزاً، بينما المباني الأخرى يمكن أن ننظر إليها كتصميمات عمرانية لكونها تتضمن استخدامات متنوعة وتمثل جزءاً من المدينة التقليدية في وحدة واحدة. إلا أن الكثير من تلك المباني يعمل على تبسيط العمل المعماري من وجهة النظر العمرانية، وذلك بسبب أهميتها وكونها مباني مثيرة للاهتمام. ويأتي الكثير من هذا الاختلاف من منطلق الأهداف والاهتمام أو تعدد التأثيرات الجانبية المختلفة على البيئة.

إن جميع المخططات التي تم وصفها هنا مشتركة في الاهتمام الكبير بطبيعتها الهندسية، و علم جمالها الرسمي. هذه الملاحظة لا تعني أن الفكر المعماري يمكن أن يقود البرنامج بدلاً من الخروج منه. إن كلية كريسج هي مثال يوضح اهتماماً كبيراً بتنمية متماسكة للمفهوم السلوكي قبل أن يبدأ التصميم. وهذه الحالات كلها تبين أن نوعية البرنامج أمرٌ بالغ الأهمية لتنمية العمل عالي الجودة. إن الثلاث مخططات المذكورة هنا أركوسنتي Arcosanti و كلية كريسج Kresge College وميدان جيراردلي Ghirardelli Square تدين بالكثير للبوادير المحبة للبشرية. متحف جوجنهايم Guggenheim Museum، ووحدة الإسكان Unité d'Habitation، و جامعة بيليفيلد Bielefeld University كانت من بين الممولين من القطاع العام. وما هو مشترك بين هذه المشاريع أنه تم تنفيذ الأعمال المعمارية لها من خلال فريق واحد. هذا وقد تطورت وسوف تستمر في التطور مع مرور الوقت، فنجد أن ميدان جيراردلي كان في تحول رسمي بالفعل. وكذلك شهدت وحدة الإسكان تخفيضاً في عدد المحلات التي تتضمنها. أما أركوسنتي فقد تطورت على الرسم يوماً بعد يوم. وبالنسبة لكلية كريسج، فإن طلابها أضافوا لها تعريشات ونباتات لم تكن جزءاً من الفكرة الأصلية لصناعة مخطط مرن. جميع هذه المباني أظهرت التآكل و التلف بسبب سوء الاستخدام والتأثيرات المناخية.

التصميمات تتطور و المباني القوية والفراغات المفتوحة تبقى على قيد الحياة في المظهر الجديد لها وتضيف إحساساً بالمكان واستمرارية الروح في المواقع، وكافة المباني الجديدة عندما بنيت غيرت المشهد العمراني إما بشكل جذري وإما بلا شكل جذري، أما بالنسبة للمباني الفردية فعلى الرغم من ذلك فهي ليست تصميمات عمرانية كما تم تناولها في هذا الكتاب، بينما المجمعات العمرانية ربما تكون كذلك. والمشروعات التي تم وصفها هنا في هذا الكتاب تتميز بوجود أفكار معمارية قوية تكمن ورائها. وعلى أي حال فإن الفكرة الهندسية المركزية توجه التصميم، ومن الضروري أن يركز هذا التصميم على نموذج متعدد الوظائف للسلوك الإنساني ويمكنه التطور بتطور العالم. ومع ذلك، فهو يجب أن يتم تصميمه لكي يتم هدمه.





كناري وارڤ ، لندن (Canary Wharf, London) في عام ٢٠٠٤ م.



### جوهر العمل بالتصميم العمراني:

#### الإجراءات والمشروعات

#### THE CORE OF URBAN DESIGN WORK: PROCEDURES AND PRODUCTS

تحديداً لما يندرج ضمن أو دون جوهر عمل التصميم العمراني ، فإنه سوف يشير غضب العديد من مخططي المدن ومنسقي المواقع والمعماريين ، فكل مهنة لديها نظرة أشمل للعمل بها تختلف عن نظرة من يعملون خارجها . من أجل فهم جوهر العمل بالتصميم العمراني ومقارنته بالأنشطة السابق ذكرها بالفصل الثاني من هذا الكتاب ، كان لابد من تحديد مجموعة من العمليات والمنتجات والتي تعبر في مجملها عن جوهر التصميم ذاته ، فمن الواضح أن المعماريين - خاصة من كانوا في الفترة ما بين الستينيات والسبعينيات من القرن العشرين - قد قاموا بتعريف مشروعات التصميم العمراني بأقرب ما يكون إلى الفهم الحالي.

وعليه فإن المعنى الجوهرى للعمل بالتصميم العمراني أنه مجموعة من العمليات التصميمية والإدارية المشتركة تولد عنها بعض التصميمات المختلفة التي تشابهت فكرياً لكونها نتجت عن نفس الاتجاه الفكري من خلال اعتبار تصميمي معين. حقيقي أنه يمكن قطع الكعكة من اتجاه آخر. فالمنظمة التي تم تأسيسها على أنواع المنتج يمكنها أن تسمح بتوضيح تأثير الاختلافات في المداخل المنهجية ولكنها لن تتعرض إلى العملية التصميمية التي تبرز التصميم العمراني من بين الممارسات التقليدية وتخطيط المدن وتنسيق المواقع والعمارة .

إن التصميم العمراني - كما تم تعريفه بالفصل الأول - يهتم في الأساس بالتصميم ثلاثي الأبعاد للتخطيط العام الخاص بالمستوطنات البشرية ، مع الأخذ في الاعتبار البعد الرابع وهو عامل الزمن الذي اتضحت أهميته في التصميم العمراني في نواح كثيرة. كلا العاملين يمثل الطريقة التي تم بها تجربة التصميم العمراني وعلاقته بالسياق الثقافي في مختلف اللحظات التاريخية. ولذلك فإن بعض المشاريع المذكورة في هذا الباب من الكتاب قد لاقت نجاحاً كبيراً في وقت ما ، في حين لاقى بعضها الفشل الذي لاحقه النجاح فيما بعد.

كما أن عامل الزمن أيضاً من أكثر العوامل التي تؤدي إلى تطور مشاريع التصميم العمراني. فإن العديد من المخططات في هذه المشاريع قد تم تطويرها بسبب تغير إدراك طبيعة المشكلة التصميمية بالتزامن مع سياقها السياسي

والاقتصادي. إن هناك خمسة مقترحات لموقع الباربيكان Barbican بالفصل السابع وعلى الأقل ستة رسومات تصميمية متميزة لباتري بارك Battery Park خلال تطورها على مدى ٣٠ عاماً ، وكل منها قائم على أساس النموذج المعاصر للتصميم العمراني (انظر الفصل الثامن).

تتغير المباني أيضاً من لحظة اكتمال العمل المعماري ، حيث إن عوامل المناخ والمعالجات المعمارية المستخدمة قد تؤدي أحياناً إلى التجديد أو إعادة البناء أو حتى الهدم ، فهناك مشروعان تم ذكرهما هنا كأمثلة توضيحية لعملية الهدم بعد اكتمال العمل. هما مشروع برويت إيجو بسانت لويس Pruitt-Igoe in St Louis ومشروع ساحة باترنوستر Paternoster Square. وقد كان سبب هذا الهدم هو اتباعهما لأحد الاعتبارات الخاطئة عند التصميم. ولكن تم إعادة بناء هذا المشروع مرة أخرى ، وقد تم شرح المشروع الأول بالفصل السابع والمشروع الثاني بالفصل الثامن من هذا الكتاب .

في الفصل الثاني ، تم شرح أربع نوعيات من أساليب التصميم العمراني هي : التصميم المجمل ، والتصميم على أنه قطعة واحدة ، والتصميم قطعة بقطعة ، والتصميم بالتركيب ، وينفذ أي من هذه النوعيات حسب الرؤية للمدينة أو المقاطعة ، وفيما يلي خلاصة موجزة لوضع إطار لهذا الباب من الكتاب. إن مصطلح "التصميم العمراني الكلي" يوضح أن المشروع ككل هو نتاج مصمم معماري واحد والأمثلة على ذلك وارد ذكرها بالفصل السابع ، أما النوع الثاني الذي يقود إلى تصميم المشروع كله على أنه قطعة واحدة متكاملة تطرق إليه اللورد لويلن دافيز Lord Llewellyn-Davies في مقدمة الفصل الأول بهذا الكتاب ، حيث تضمن هذا النوع خلق رؤية متكاملة للمدينة أو لأحد ضواحيها لتوضيح الفكرة التصميمية للمشروع ، فقد اعتمدت الفكرة التصميمية لهذا النوع الثاني على تقسيم المشروع إلى قطع من الأراضي ، يقوم بتطوير كل قطعة منها أفراد مختلفون وفقاً للاتجاه التصميمي والخطوط العريضة له. وهناك عدد من هذه المشاريع تم ذكرها بالفصل الثامن حيث إن هذين الفصلين (السابع والثامن) تضمنتا تغطية شاملة لأنواع الأربعة من خلال المشاريع والتصميمات التي تخدم اعتبارات مختلفة. هذه التصميمات والمشروعات الوارد ذكرها في الفصلين السابع والثامن هي الجوهر التقليدي للعمل بالتصميم العمراني.

وعند القول بأن النوع الثالث وهو التصميم العمراني "قطعة بقطعة" يقع أيضاً في جوهر التصميم العمراني نجد أنه اعتبار جدلي شامل يقع في جوهر التصميم العمراني ؛ لأنه لا يشمل مشروعات تصميمية مادية ولكنه يتعرض إلى تصميم السياسات المتبعة التي تهدف إلى تطوير المشروع. إن هذا النوع من التصميم العمراني يعمل على تطوير استعمالات الأراضي والأدوات التخطيطية الأخرى لتحقيق تصميمات عمرانية بدون استخدام الخطوط العريضة لتصميم الموقع. ولقد تم شرح أمثلة لهذا النوع من التصميم العمراني بالفصل التاسع من هذا الكتاب.

النوع الرابع من التصميم العمراني والذي يندرج ضمن جوهر التصميم العمراني هو التصميم العمراني بالتركيب، فهذا النوع لا يتعامل مع تصميم مشاريع محددة، فهو يركز في المقام الأول، ولكن ليس كلياً، على تصميم الروابط بين الأماكن. وكذلك عناصر البنية التحتية والتي يمكن أن تشمل المرافق مثل المدارس والمكتبات وغيرها من الخدمات العامة، فالسياسة العامة تهتم بالتحفيز وآثاره. إن تصميم البنية التحتية والتصميم العمراني تم مناقشتها في الفصل العاشر. هناك الكثير من تصميم البنية التحتية، ومع ذلك فهو يقع خارج نطاق الاهتمامات المباشرة للتصميم العمراني وتخطيط المدن و الهندسة المدنية. ويمكن القول إن المخاوف من الهندسة المدنية، وبقدر ما تخصصات التصميم البيئي الأخرى، يمكن أن تتداخل مع التصميم العمراني. تلك المناقشة يتم التعامل معها لفترة وجيزة في "الفصل الثاني عشر: الملاحق: التصميم العمراني - حقل، أو اختصاص ومهنة؟".





### التصميم العمراني الكلي

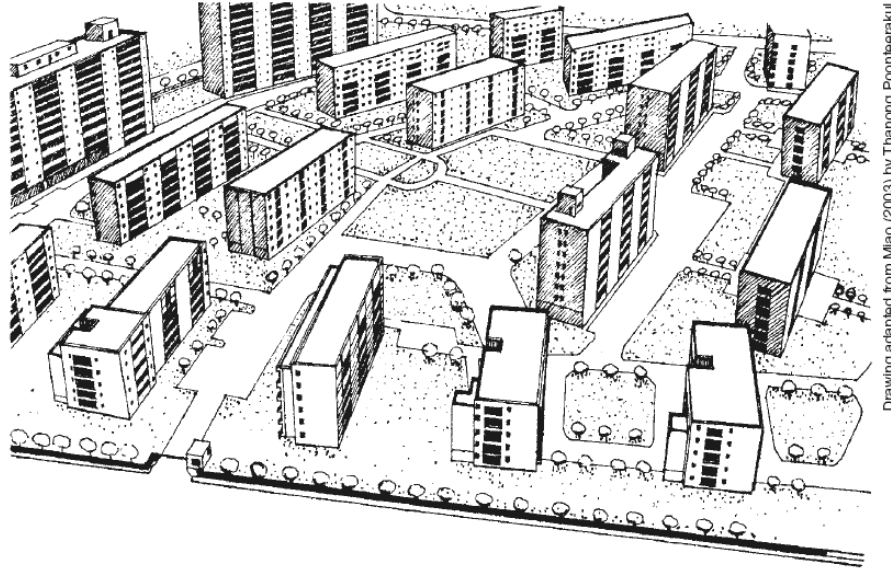
#### TOTAL URBAN DESIGN

ينتج التصميم العمراني الكلي عندما يكون المشروع بأكمله تحت قيادة فرد واحد هو المصمم المعماري أو مجموعة من المصممين تقوم بعمل الفرد، فيأخذ التصميم حينئذ شكل العمل الواحد بدءاً من يد المالك إلى إتمام التصميم وحتى الإعداد للتنفيذ، ويشمل هذا العمل الاهتمام بالسياسات والقوانين والعمارة وتنسيق المواقع وحتى أدق تفاصيل تأثيث الشوارع. فإن هذه التصميمات العمرانية الكلية تشمل أنواعاً عديدة من المنتجات التصميمية كالأقاليم العمرانية والمدن الجديدة والمناطق العمرانية ذات الأوصاف المختلفة (إما أن يكون موقعاً خالياً للمشروعات وإما أن يكون إعادة للتطوير الجزئي)، ثم الضواحي الجديدة وتطوير المساكن والحرم الجامعي حتى إعادة إحياء الأماكن التاريخية، ومن الممكن أيضاً أن تكون هذه المشروعات متعددة الأنواع.

تكمّن عوامل القوة بالتصميمات العمرانية الكلية في وحدة المظهر العام وتناغمه مع جراءة الشكل، ولكن في بعض الأحيان تكون هذه الوحدة مجالاً للانتقادات، ذلك أن البعض يمكن أن يراها باعثة على الكآبة والبعض الآخر قد يرى هذه التصميمات المتحدة المظهر محيبة للأمال، والحق أن رؤية هذه التصميمات تختلف من شخص لآخر، وتتغير النظرة إليها بتغير الزمن. فإن بعض هذه التصميمات (مثل الباربيكان بلندن) والتي اشتهرت بقوة الفكرة، كانت مادة للانتقاد اللاذع بسبب قلة التنوع وفردية الفكر (الذاتية) والتعقيد الذي عرفت به المدن التقليدية، أما الآن فإن الباربيكان تعد من أفضل التصميمات العمرانية الكلية.

إن مشروعات التصميم العمراني الكلي وبالأخص المشروعات السكنية التي ظهرت في الفترة ما بين ١٩٥٠-١٩٦٠م، قامت جميعها على العقيدة الفكرية الحديثة التي تؤمن بأن أشعة الشمس والهواء من أهم العوامل التي تؤخذ في الاعتبار في التصميم العمراني كعوامل مناخية مؤثرة وأساسية ولكنها لم تستخدم عوضاً عن الشخصية الفردية أو السلوك المتغير في العديد من المدن. ضوء الشمس والهواء هما في الواقع الاحتياجات البشرية الأساسية ولكن هل يجب أن تسيطر بشكل كامل على الاعتبارات التصميمية الأخرى (لأنها لا تزال في كثير من مشاريع سكنية كبيرة في آسيا اليوم، انظر الشكل رقم ٧.١) قد تم استجوابه (Miao, 2003).

من الصعب للغاية أن يقوم شخص واحد بتصميم متنوع ، لذا فإن مشروعات التصميم العمراني اهتمت بالتصميمات على أساس أنها قطعة واحدة متكاملة قائمة على الأفكار العمرانية الحديثة ، وعليه فقد أصبحت هذه الاعتبارات هي المتبعة من قبل العديد من الممارسين في بداية القرن العشرين بالولايات المتحدة. وهناك العديد من الأفكار الحديثة بالتصميمات الأخرى لا تزال تستخدم عملياً.



الشكل رقم (٧، ١). نموذج لمنطقة سكنية ببوابة في بداية القرن العشرين بشنغهاي.

ولكن لا شك في أن أنواع التصميم العمراني الحديثة التي تنال الكثير من الانتقادات الآن سوف تتغير خلال الأعوام القادمة كما حدث من قبل ، حيث إن البساطة والجراة سوف يعقبه طلب على التعقيد والفوضى.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Lang, Jon (1994). The nature of urban design today. In *Urban Design: The American Experience*. New York: Van Nostrand Reinhold, 68–100.
- Moudon, Ann Vernez and Wayne Attoe (1995). *Urban Design: Reshaping Our Cities*. Seattle, WA: Urban Design Program, University of Washington.

#### الحالات الدراسية

##### The Case Studies

إن الحالات الدراسية التي تناولها الكتاب تتضمن مجموعة متنوعة من المدن الجديدة ومناطق من مدن ، ففكرة المدينة الجديدة مفهومة بشكل واسع بالرغم من النقاش الدائر حول كم شمولية واستقلال التطوير ، فالمدن الجديدة

يجب أن تكون معرفة من خلال الأنشطة التي تقدمها. فمن المفترض أن تشتمل على ملامح مدنية لكي تتواجد كوحدات نصف مستقلة ضمن سياق إقليمي. وهي نادراً ما تكتفي ذاتياً كما يقترحها التعريف الخاص بها.

والطريقة التي تم طرح المناطق بها هنا تعتبر معقدة، حيث إن بعض الأمثلة تقع داخل أراضي زراعية (وهي أرض تم استعمالها من قبل أو استعملت للزراعة)؛ وأمثلة أخرى قد تم بناؤها على مواقع كانت صناعية من قبل (وهذه المواقع إما كانت مبنية في السابق وإما تم هدمها).

في هذا الفصل اختلاف متعسف بين تطوير هذه المناطق المقامة على الأراضي التي كانت صناعية من قبل (أو أنه في حالة الباربيكان بلندن على موقع شبه خالٍ تماماً) وتلك التي تنطوي على تكامل المباني القائمة في تطور جديد. كلاهما أمثلة على التجديد العمراني.

ضمن فئة المناطق هناك عدد من الفوارق قد حدثت. التطورات السكنية قد تم تنظيمها في التصنيف، حيث حددت في مجمعات وشوارع. وكذلك المجمعات السكنية في الغالب تميل إلى أن تكون مناطق تم استخدامها فردياً، والمجمعات لها حدائق، والشوارع هي عناصر البنية التحتية العمرانية. طريق بوخارست لانتصار الاشتراكية يصنف في هذا الفصل على أنه تصميم عمراني كلي لأنه يتضمن مجموع المباني التي تصطف على جانبيه ومحددة له، فهو مشروع مختلف تماماً بمقارنته بتخطيط شارع جورج، أما سيدني فقد ورد ذكرها بالفصل الخامس. يشتمل هذا التصميم أيضاً على البعد الثالث للمدينة وليس فقط المستوى الأرضي. والطريق يعتبر مثلاً للتصميم العمراني الاستبدادي ليمثل كارثة تصميمية عمرانية في نظر العديد من المصممين العمرانيين.

## المدن الجديدة

### New Towns

لا يوجد إحصاء لعدد المدن الجديدة التي أقيمت في النصف الثاني من القرن العشرين. ولكننا نعلم أن الرقم ضخم، فالنسبة التي تم تصميمها بأسلوب فردي عن طريق مصمم واحد، سواء كانت لمالك واحد أم للسلطة العامة، تعتبر صغيرة نسبياً، ولكن الرقم ما زال كبيراً، كما أن بعض المشروعات المطورة والتي بدأت كتصميم عمراني كلي تحولت بفعل الزمن إلى تصميمات عمرانية قطعة بقطعة، وكلها قد تطورت حيث إنها اكتملت بشكل صوري. وعلى سبيل المثال نجد أن العديد قد اعتبر تشانديجار Chandigarh في الهند، عملاً متكاملًا لرجل واحد، وهو لو كوربوزيه، في حين أنها كانت نتاجاً لفريق عمل كامل، فقد بدأ التصميم على أنه عمل عمراني كامل على لوحة الرسم بدون تقسيمات أو تحديد الأقاليم به ثم تطور بعد ذلك إلى رسم لتخطيط المدينة ككل متضمناً عدداً من مشروعات التصميم العمراني بداخله.

إن مجموعة من التصميمات العمرانية الكلية تشمل المدينة العاصمة وعدداً من عواصم الولايات الأخرى في مراحلها الأولى ، حيث قامت العديد من المدن بإعادة البناء لإعادة توزيع الكثافة السكانية داخل المدن ومدن الشركات. إن برازيليا هي العاصمة القومية للبرازيل ، بينما تشانديجار هي عاصمة إقليم البنجاب ، وبوبانيسوار Bhubaneswar هي عاصمة أوريسا Orissa ، و جانديناجار Gandhinagar هي عاصمة جوجارات Gujarat ، ولكن جميعها عواصم هندية كانت كلها أمثلة حية للعواصم التي بدأت على أساس تصميم عمراني كلي. أما برامج المدن الجديدة بالمملكة المتحدة والاتحاد السوفييتي فقد أتاحت العديد من الأمثلة للنوع الثاني من المدن الجديدة. بالرغم من عدم ذكر أي منها في هذا الفصل. ولكن تم شرح مدينة رن كورن Runcorn بالفصل الرابع. إن شركة الأسمدة لولاية جوجارات (GSFC) Corporation Gujarat State Fertilizer بمدينة فادودارا Vadodara في الهند تعتبر مثلاً واضحاً لإظهار سياسة الحكومة في إعادة توزيع الكثافة السكانية بمدن الشركات ، لذا فقد تم سرد تطورات مدينتي برازيليا ومدينة شركة GSFC فقط لكونهما صورتين متكاملتين للمدن الجديدة التي طبقت معايير التصميم العمراني الكلي على النطاقين الكبير والصغير للمدينتين تبعاً .

#### مدن العواصم Capital Cities

يتم بناء وتشكيل مدن العواصم بدافع أن تصبح رمزاً حياً للمدينة أو الولاية. وقد أخذت هذه الأهمية في الاعتبار في تصميم أقاليمهم الحكومية ، كما ظهر ذلك بشدة في تصميم مدينة واشنطن ، ونيودلهي ، ومدينة برازيليا ، وتشانديجار ، وإسلام أباد والمدن الأكثر حداثة في أبوجا و بيلموبان Abuja and Belmopan . وفي الآونة الأخيرة ظهرت بعض الأمثلة للتصميم العمراني الكلي كمدينة ياموسوكرو Yamoussoukro بساحل العاج ومدينة بوترا جايا Putra Jaya بماليزيا حيث تعتبر مدينة ياموسوكرو أكبرها وأكثرها فخامة في حين كانت مدينة بيلموبان أقلها. ولكن تعتبر مدينة برازيليا هي المثال الوحيد الذي طبق التصميم العمراني الكلي على المدينة كلها . أما مدينة تشانديجار فقد يكون لديها تصميم عمراني كلي على نطاق الخدمات الأساسية بالنسبة للمدينة ككل. ولكن بداخل هذا النطاق نجد عناصرها وقد تفرقت تماماً لتتبع نوعية التصميم العمراني الثانية وهي التصميم قطعة بقطعة وفقاً لاشتراطات وقوانين البناء في هذه المنطقة ، لتبقى عاصمتها ومركز المدينة فقط هما اللتان اتبعتا تماماً نظام التصميم العمراني الكلي ، وعليه فتعتبر مدينة برازيليا من أمثلة التصميم العمراني الكلي التابعة لأيدولوجية الفكر والتصميم بها الذي يقع في نطاق التصميم العمراني الاستبدادي لطبيعة هذه المدينة.

هل مدن العواصم الجديدة سوف يتم تصميمها في المستقبل؟ إن إعادة بناء العواصم الرئيسية في مواقع جديدة لا تزال محل نقاش في العديد من المدن بدرجات متفاوتة الجديدة ، ففي عام ٢٠٠٤م نجد أن إقامة عاصمة جديدة لكوريا الجنوبية لم تتم بسبب المحكمة المدنية الدستورية. ولكن المباحثات جارية ومستمرة لإقامة عواصم جديدة

لكل من الأرجنتين واليابان وألاسكا ودول البلقان. ومن المحتمل أيضاً أن تصبح مدينة تشانديجار عاصمة بنجاب فقط (لأنها الآن عاصمة لمدينتين هندية هما بنجاب وهريانا Punjab and Haryana)، حينئذ سوف تطالب هريانا بعاصمة خاصة لها هي الأخرى، فالمطالبة بعواصم المدن تعتمد بالدرجة الأولى على قادة هذه المدن أنفسهم.

### المراجع الرئيسة Major References

- Capital Cities (1989). *Ekistics* 50 (299). Special Issue.  
 Nilsson, Sten Ake (1973). *The New Capitals of India, Pakistan and Bangladesh*. London: Curzon Press.  
 Rapoport, Amos (1993). On the nature of capital cities and their physical expression. In John H. Taylor, Jean G. Lengelle and Caroline Andrew, eds., *Capital Cities: International Perspectives*. Ottawa: Carleton University Press, 31–64.

### حالة دراسية Case Study

مدينة برازيليا، البرازيل: عاصمة رئيسة (١٩٤٦-١٩٧٠م +)  
 Brasília, Brazil: A National Capital (1946-70+)

إن فكرة و اسم برازيليا كعاصمة جديدة للبرازيل يرجع على الأقل إلى عام ١٨٢٣م عندما اقترح خوسيه بونيفكاسيو José Bonifacio أن تنتقل عاصمة الدولة إلى جوياس Goias. ولكن هذا الاقتراح لم يدخل في حيز التنفيذ حتى ١٨ سبتمبر ١٩٤٦م عند استخدام نص القانون بالبند ٤ من الدستور، فقد صوت مجلس النواب البرازيلي لنقل عاصمة الأمة من ريو دي جانيرو Rio de Janeiro إلى موقع آخر مملوك للدولة بالداخل. وكان الهدف من ذلك هو فتح مركز المدينة إلى التنمية الهامة، وكان هذا القرار بناءً على إرادة قوية. في عام ١٩٥٣م قام الكونجرس بإعطاء الأمر للحكومة لاختيار موقع محدد لهذه العاصمة حتى عام ١٩٥٥م. وبعد مرور سنة نجد أن شركة التصوير الهوائي والترجمة بجامعة كورنيل قد تعاقدت مع الأستاذ دونالد بيلشير Donald Belcher لاختيار موقع مناسب. وقد أوصت الشركة بموقع يعتمد على تضاريسه، ونوعية التربة، وسقوط الأمطار، و الرياح. وهذا الموقع يتميز بتربة مسامية والأمطار الصيفية، وكانت تقع على ارتفاع أكثر من ١٠٠٠ م والرطوبة النسبية التي تتراوح ما بين ٥٥-٨٦٪ على مدار العام. وفي عام ١٩٥٦م وبعد اختيار موقع العاصمة الجديدة قام الكونجرس بإعطاء إشارة البدء لإنشاء شركة نوافاكاب NOVACAP (العاصمة الجديدة) لاستمرار تطوير مدينة العاصمة برازيليا.



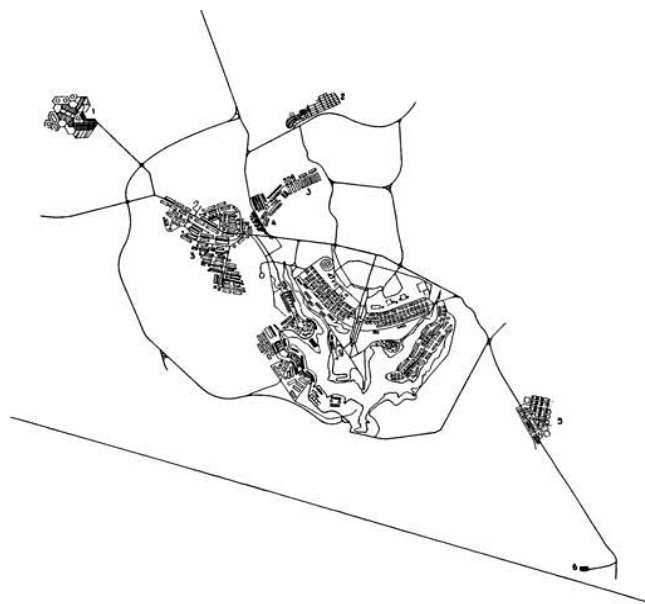
Collection of the author

الشكل رقم (٧،٢). الرئيس جوسيلينو كويتشيك Juscelino Kubitschek.

وكانت الحكومة البرازيلية هي المساهمة الوحيدة في هذه الشركة - قام الرئيس جوسيلينو كويتشيك Juscelino Kubitschek (١٩٥٦-١٩٦١م) بدفع عملية البناء قدماً (انظر الشكل رقم ٧،٢) حتى أن البعض يرى المدينة وكأنها نصبٌ تذكاريُّ له.

وفي سبتمبر عام ١٩٥٦ م ، قامت شركة نوافاكاب NOVACAP بالإعلان عن مسابقة التخطيط العام للعاصمة الجديدة برازيليا. وكانت متطلبات المسابقة أن تتضمن المشاريع المشتركة على الآتي : (١) إظهار الهيكل المقترح للمدينة ، مواقع مناطقها ، مراكز وخطوط الاتصالات بمقياس رسم ١ : ٢٥.٠٠٠. (٢) تقديم تقرير يدعم ذلك. وكانت هذه المسابقة مفتوحة لجميع المعماريين البرازيليين والمخططين والعمرانيين. كما تم تجميع كثير من البيانات التي تساهم في مساعدة المتسابقين. على أن يتم اختيار المشروع الفائز عن طريق هيئة تحكيم دولية (برئاسة المعماري البرازيلي أوسكار نيماير Oscar Niemeyer). ومن ضمن ٢٦ مشروع متسابق ، تم اختيار مشروع لوسيو كوستا (انظر الأشكال ٢،٣ و ٧،٣ أ ) ، استشاري تخطيط المدن الذي فاز على كل من جونسالفيز Gonçalves ومليلمان وروشا Millman and Rocha وكذلك على م.م.م. روبرتو MMM Roberto (انظر الشكل رقم ٧،٣ ج) ، ومشروع رينو ليفي Rino Levi (انظر الشكل رقم ٧،٣ ب). وكان اختيار كوستا يتميز بالنقاش البحثي ؛ لأنه تقاعس عن تطبيق المعايير التي وضعتها شركة نوافاكاب. ولكنه بالرغم من ذلك كان لديه فكرة أثرت هيئة التحكيم ، وكذلك الرئيس كويتشيك. وأصبح أوسكار نيماير هو المعماري الرئيس.

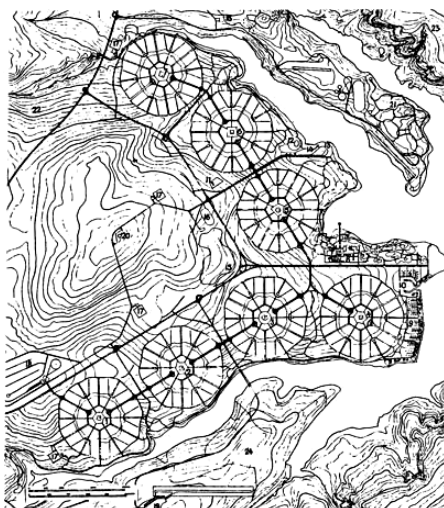
وقد قام كوستا بعرض مجموعة من الرسومات في خمس لوحات. واختيرت خطته لأنها كانت "تخطيطاً نبيلًا" مدعوماً بتقرير مقنع.



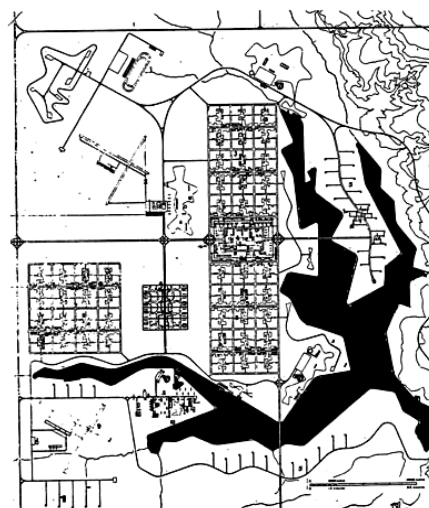
Source: Evenson (1973); © Yale University Press

(أ)

Source: Evenson (1973)



(ج)

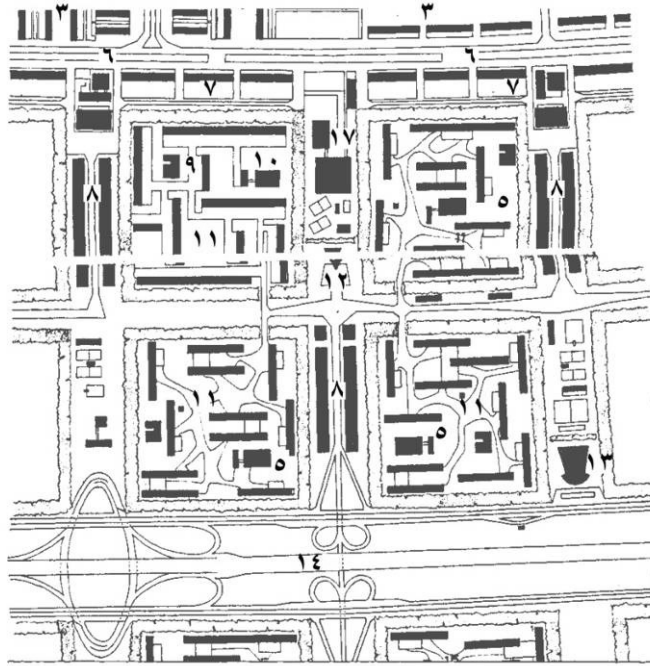


Source: Evenson (1973)

(ب)

الشكل رقم (٧،٣). مخططات برازيليا. (أ) مخطط كوستا مع المدن التابعة له والتي نمت بحلول عام ١٩٦٧ م. (ب) اقتراح رينو ليفي. (ج) اقتراح مكتب م. م. م. روبرتو.

Source: Evenson (1973), © Yale University Press



١. إستعمالات تعليمية
٢. صف المساكن
٣. المتزة
٤. مقر الخدمات
٥. المدارس
٦. شارع W٣
٧. متجر
٨. المحلات التجارية
٩. الحضانة
١٠. المدرسة الابتدائية
١١. عمارة سكنية ٦ طوابق
١٢. كنيسة
١٣. سينما
١٤. الطريق السريع
١٥. وحدات سكنية
١٦. عمارة سكنية ٣ طوابق
١٧. حديقة المدرسة

الشكل رقم (٤, ٧). مخطط الكتل السكنية superquadras.

هذا المشروع قد قام على محورين أساسيين. أحد المحاور، هو الضخم الذي يحتوي على مجمع رأس المال؛ والآخر على شكل قوس يربط بين نمط تصريف الموقع، وهذا سوف يتضمن الإسكان والقطاعات المرتبطة به. فكرياً فإن التخطيط مكون من أربعة أجزاء:

- ١- المنشآت الحكومية.
- ٢- الكتل السكنية superquadras (الكتل الضخمة) (انظر الشكل رقم ٤, ٧).
- ٣- نمط الحركة الخاصة للسيارات.
- ٤- مركز المدينة.

ذكر كوستا في تقريره الأصلي أن الواجهة المائية المطلّة على البحيرة يجب تخصيصها للترفيه، لكن في النهاية البحيرة فصلت كلياً بين الجزء المخطط والقطع الخاصة الواقعة على جنوبه (انظر الشكل رقم ١, ٣ و ٧, ٨).

والخطة لها سوابق عامة في تصميم مدينتين من عمل لوكوربوزيه وهما: مدينة الثلاثة ملايين City of 3 Million (١٩٢٢م) والمدينة الإشعاعية Radiant City (١٩٣٠م)، حيث كانت الوحدات السكنية بها لها مظهر وارتفاع موحد، وكانت منظمة على هيئة كتل ضخمة مع الحدائق والخدمات المشتركة. وتقع الأبراج الإدارية والمالية بالمدينة في مركز تقاطع محاور الحركة الرئيسة بها. وعلى هذا فإن مدينة برازيليا تعتبر تصميماً عمرانياً كلياً شمالي البحيرة بالاشتراك مع شركة نوافكاب كمطور عقاري، ولوسيو كوستا كمخطط وأوسكار نيمير كمعماري، وكان هذا الفريق مسئولاً عن تصميم وتجهيز هذا المنتج الموحد. إلى جانب هذا، نجد أن البلانو بيلوتو plano pilloto هي



تصميم عمراني قطعة بقطعة و مدن التوابع قد نمت بطريقة عشوائية عن طريق تركيبها في أي جزء من البنية التحتية إذا توفرت (انظر الشكل رقم ٧.٣ أ).

إن تمويل البنية التحتية والمباني العامة بعيداً عن السفارات الأجنبية والقطاع الخاصة جنوب البحيرة تقع تحت سيطرة الحكومة البرازيلية ، وبالرغم من ذلك فإن هناك العديد من التغييرات التي حدثت في التخطيط العام ترجع إلى الضغوط السياسية والاقتصادية ، ومعماريون آخرون انضموا للمشروع ، ولكن فريق التصميم ظل هو المسؤول الرئيس وهدفه الأساسي متمثل في جعل البرازيل مركزاً رمزياً ، والذي تحقق كاملاً. وقد تم بناء برازيليا من المركز إلى الخارج. وشملت المرحلة الأولى تصميم المحور الضخم والمناطق المتاخمة من الجهتين الشرقية والغربية.



Collection of the author

(أ)



Collection of the author

(ب)

الشكل رقم (٧,٥). منظرين لمدينة برازيليا. ( أ ) المحور الضخم، صورة أولية. (ب) الكتل السكنية superquadras، صورة أولية.

وعندما افتُتحت برازيليا في عام ١٩٦٠م، وبعد ثلاث سنوات من بدء حفر الأرض فإن المباني الرئيسة على المحور الضخم، مثل الكونجرس والوزارات، والجزء الأكبر من شبكة الطرق الرئيسة وكذلك العديد من الكتل السكنية الضخمة superblocks قد اكتملت. وأقام أغلبية سكان المناطق المحيطة بالعاصمة في المدن التي تحيط بالموقع المشيد، كما أن كثيراً من العمال أقاموا في معسكرات حول ذات الموقع، أما المهاجرون من أطراف المدينة فسكنوا الأكواخ في فلافيلاز shantytowns. ومجمل قلب مدينة برازيليا المصمم قد أصبح مدينة الطبقة المتوسطة (الشكل رقم ٧.٥).

أصبحت برازيليا رمزاً للنجاح المعماري الكبير، حيث ظهرت المناطق الحكومية أعظم مما كان مقدراً لها. كما أصبحت مظهراً للنموذج المتحرر ليس لها مثيل. برازيليا تبنت التنمية الإقليمية وأصبحت مركزاً ثقافياً كبيراً يسعى الكثيرون للعيش بها. ولكنها بالرغم من ذلك تفتقد حيوية ريو دي جانيرو أو ساو باولو، ذلك أنه ينقصها الميادين والمنتزهات والشوارع الواسعة. فشوارع برازيليا ليست مكاناً للتنزه بقدر ما هي مكاناً لاحتواء الوحدات السكنية على جانبيها، ودورها محدد من أجل انسياب حركة المرور بسلاسة، فهي مدينة ترمز لكسر القيود والتحرر المجمل من سطوة التقاليد التي أرادها المعاصرون.

### المراجع الرئيسة Major References

- Del Rio, Vicente and Haroldo Gallo (2000). The legacy of modernism in Brazil: paradigm turned reality or unfinished project? *Docomomo Journal* 23 (August): 23-7.
- Epstein, David (1973). *Brasília, Plan and Reality: A Study of Planned and Spontaneous Urban Development*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Evenson, Norma (1973). *Two Brazilian Capitals: Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*. New Haven: Yale University Press.
- Holston, James (1989). *The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasília*. Chicago: University of Chicago Press

### مدن الشركات Company Towns

مدن الشركات هي مستوطنة مخططة لعمال منظمة صناعية واحدة. وقد أقيم العديد من هذه المدن في أوروبا الغربية والأمريكتين خلال القرن التاسع عشر كرد فعل على "مدن الفحم" التابعة للعالم الصناعي قديماً. كان هناك العديد من التطورات المشروعة التي جعلت كل مظهر من مظاهر الحياة في المدينة تحت سيطرة الشركة، بعض من هذه المدن كانت معروفة مثل ومدينة بورنفييل Bourneville بإنجلترا (١٨٧٩م+)، مدينة بولمان، إيلينوي (Pullman, Illinois) (١٨٨٠-١٨٨٤م)، ومدينتي لو كروسو البدائية Le Cruesot ومول هاوس Mulhouse بفرنسا ومدن الكراب Krupp الصناعية بألمانيا وجميع هذه المدن وغيرها لديها أهداف مادية واجتماعية واضحة ولكنها في الحقيقة مدن استبدادية ووراثية. تمتاز هذه المدن بتوفير خدمات سكنية واجتماعية للشركة. فنجد أن المناطق السكنية بها قد تشابهت إلى حد كبير، بينما اختلفت مساكن كبار الموظفين بها لتمييزها بالاتساع والفخامة، مدن الشركات الأخرى تقام وفقاً

لأماكن العمل حتى وأن العديد منها قد أقيم بالقرب من المناجم مثل مدينة ويلز Wells بكولومبيا البريطانية (١٩٣٧-١٩٦٧م)، حيث أقيمت المدينة بجوار منجم الذهب. وكان تعداد سكانها ٤٥٠٠ نسمة وقت مجدها وبيعت المدينة عندما أغلق المنجم في عام ١٩٦٧م ليلبلغ تعداد سكانها الآن ٢٥٠ فرداً فقط نولنباي Nhulunbuy (١٩٦٦م+) بأستراليا الشمالية هي مدينة تعداد سكانها حوالي ٤٠٠٠ نسمة، تطورت باستغلالها لرواسب البوكسيت، وهي لا تزال تزدهر، وسوف تستمر هذه المدن وسيتم بناؤها طالما نريد أن تستغل موارد الأرض البعيدة عن مواقع المراكز الرئيسية.

أغلب التصنيع في مدن الشركات أساسه صناعة كانت واقعة في ضواحي هذه المدن، ومع التحسن الفردي والجماعي لوسائل النقل على حد سواء، وتوفير برامج تمويل المساكن الحكومية خلال القرن العشرين، أصبحت مدن شركات المشاريع الخاصة لا لزوم لها، ومع ذلك فإن مدن الشركات التي تقوم على التصنيع مثلها مثل مدن التعدين ما زالت تبني، والسبب في وجودها، على أية حال، قد تغير خلال النصف الثاني من القرن العشرين وكانت جزءاً من السياسات الوطنية المتعلقة بإعادة توزيع فرص العمل والسكان.

لقد قام بعض المعماريين المشهورين عالمياً بتصميم بعض مدن الشركات، حيث عمل ب. ف. دوشي B. V. Doshi على تصميم مدينة GSFC السابق ذكرها في هذا الكتاب، وتعتبر هذه المدينة مصممة على طراز عالٍ من الرقي والبساطة ولكن ذلك لا يمنع أن هناك بعض المناطق التي تم تصميمها على عجلة لكون هذه المدينة من المفترض العيش بها لفترة قصيرة ومحدودة، فجميع مدن الشركات سواء المصممة على أيدي معماريين مشهورين أم لا لديهم العديد من النقاط المشتركة، فهناك من يتبع مثال مدن الحدائق في تصميم المدينة بينما البعض الآخر يتسم بالواقعية. هناك بعض المدن الأخرى (مثل قرية يورك شيب Yorkshipp Village - فيرفيو Fairview حالياً - في كامدن Camden بنيجيرسي ١٩١٨م) هي نماذج لمشاريع مدن جميلة ومألوفة. والعديد منها مثل مدينة فيرفيو تنازلت عنها الشركة الأصلية.

### المراجع الرئيسية Major References

- Bucci, Frederico, ed. (1998). *Company Towns*. New York: Princeton University Press.  
Crawford, Margaret (1995). *Building the Workingman's Paradise: The Design of American Company Towns*. New York: Verso.  
Darley, Gillian (1978). *Villages of Vision*. London: Palladin.

### حالة دراسية Case Study

بلدة ج. س. ف. س.، مدينة فادودارا، الهند: مدينة صناعية (١٩٦٤-١٩٦٩م)

The GSFC Township, Vadodara, India: An Industrial Township (1964-1969)

إن الحكومة الهندية لديها سياسة لا مركزية للصناعات، ومن أجل تشجيع العمال للسكن خارج نطاق مدنهم كان على الحكومة بناء مدن لإيوائهم وتكون مدعومة مالياً وذلك في المناطق الجاذبة المحيطة، فظهرت العديد

من هذه النماذج في الهند المصاحبة للعديد من أنواع الصناعات، وهي تابعة مباشرة للحكومة الرسمية، فكانت منظمة ج. س. ف. س. GSFC أحد هذه المنظمات. وبلدتها مقامة في محيط مدينة فادودارا (رسمياً بارودا Baroda) وهي مدينة الشركة. وتعتبر المدينة نموذجاً للتصميم العمراني حيث إن المعماري حاول أن يجيد عن المعايير القياسية لتصميم مدينة الشركة.

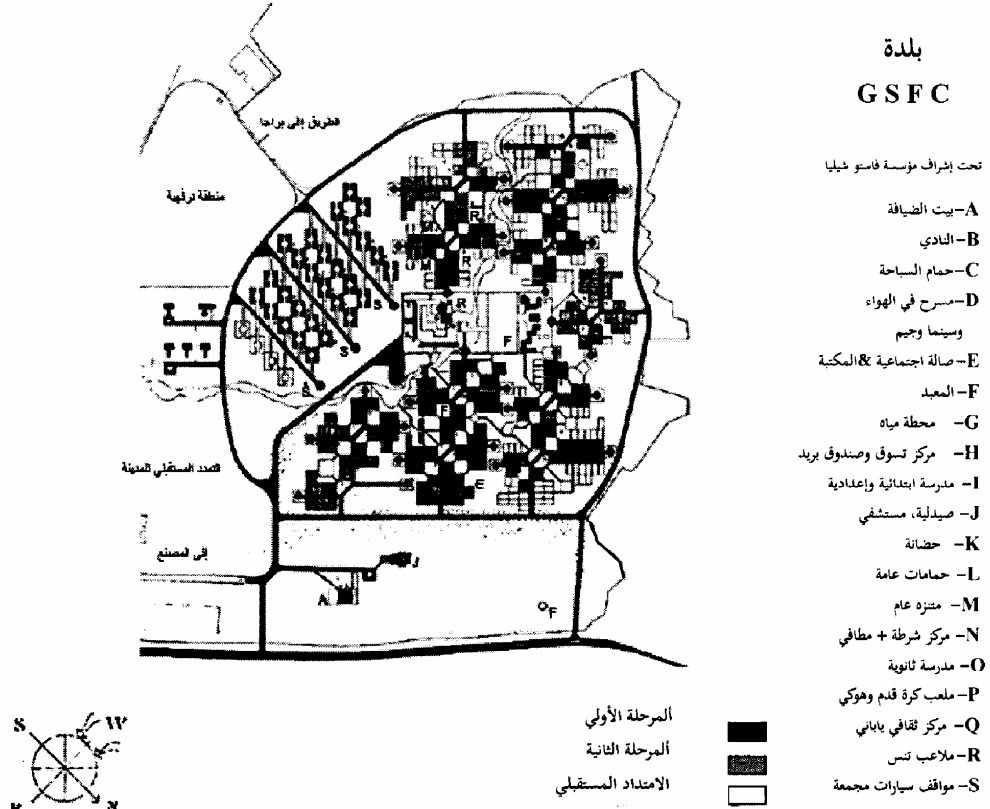
بالكريشنا ف. دوشي Balkrishna V. Doshi هو المعماري المتخصص في تخطيط المدن الذي ذكر في كتابه عن تصميم مدن الشركات :

في مشاريع مدن الشركات الكبيرة التي تسيطر على تمويلها الحكومة. وهناك نمط مؤكد من القواعد والشروط الواجب اتباعها على الرغم من الاحتياجات المحلية، أو التغيرات التي طرأت على تكلفة وأسعار المواد، فهذه المشاريع عادة ما تؤكد على حجم ومساحة الغرف وليس الذين يعيشون. نتيجة ذلك نجد المساكن في الهند لطالما بقيت مجموعة من صناديق الإسكان وليست منازل. (Doshi cited in Steele, 1998: 50).

العديد من مخططات مدن الشركات بالهند مأخوذ من المواصفات التي تضعها الحكومة دون إضافة أي فكر معماري جديد. وذلك لأنه من المعتاد أن تقوم الحكومة بتحديد طول الطريق وعرضه، وكذا العدد المطلوب لكل فئة من الفئات السكنية. وكان هذا هو الحال في بلدة GSFC ولكن اجتهد دوشي لتلبية المتطلبات المحلية وأعطى أهمية خاصة للملاءمة المباني للمناخ المحلي والتقاليد المحلية.

إن المساحة الكلية للمدينة ١٤٠ أكر/فدان (٥٦ هكتاراً)، حيث تم تخصيص نصف المساحة للحدائق والمتنزهات والربع للحركة، أخذ تخطيط المدينة شكل كتل سكنية ضخمة مع دخول حركة المرور متخللة هذه الكتل من الطريق الدائري (انظر الشكل رقم ٧,٦ أ). وهو التخطيط المعدل لمدينة رادبرن Radburn (انظر الشكل رقم ٧,١٨ أ). كما أن هناك شبكة لممرات المشاة التي تربط المناطق السكنية بقلب الموقع. وتقع الخدمات العامة حيث لا يوجد سيارات في قلب الموقع وهي البنك والمستشفى والحضانة ومركز البريد والمدرسة الابتدائية والإعدادية والثانوية وبعض الملاعب بخدماتها. أما البرج المائي فهو ذو تصميم خاص لكي يعطي ميزة نقطة مرجعية أساسية لقلب هذه المنطقة.

نوعيات الإسكان بالهند تدين بشكل كبير للعمارة المعاصرة الحديثة، حيث كانت تجارب المعماري دوشي بعمله مع لوكوربوزيه Le Corbusier تتشابه مع توني جارنييه Tony Garnier. كما أن طبيعة هذه المساكن وموقعها توضح دخل ومستوى المعيشة لسكانها ضمن التسلسل الهرمي للشركة (انظر Steele, 1998)، ففي المستوى الأعلى تمتلك الأسر المنازل الخاصة والحدائق الواقعة في مناطق هادئة. وفي أسفل التسلسل الهرمي توجد شقق ومنازل مصفوفة على التوالي (انظر الشكل رقم ٧,٦ ب). فجاء تصميم هذه المنازل في مساحات مفتوحة يحاكي بها النشاطات اليومية والحياة الهندية التقليدية البسيطة.



Courtesy of Vastu Shilpa Foundation



(ب)

الشكل رقم (٦، ٧). جمعية الحصوية بولاية جوجارات (مدينة GSFC)، فادودارا. (أ) الموقع العام. (ب) منظر للإسكان ذي الدخل المنخفض.

وقد اهتم دوشي بخلق مساحات مفتوحة للزوايا وإقامة الشرفات ، والتي أتاحت فرصاً للسلوك المتنوع مثل النوم في الهواء الطلق وركن الدراجات البخارية والمحادثات وممارسة الحرف البسيطة ، وعلى وجه الخصوص التدرج الإقليمي من الفضاء الخاص إلى العام - من الخطوات إلى الحواف إلى الشارع الصغير إلى الميدان (العقد) مع الاحترام ، وقد أعطت المدينة رؤية بصرية موحدة باستخدام الأسمنت متحداً مع حوائط سميكة من الطوب. وباعتراف دوشي نفسه ، أنه ارتكب بعض الأخطاء في بداية عمله (كوسائل التهوية الطبيعية). ولكن تمتاز أعماله الأخيرة عموماً مثل مدينة منظمة التأمين على الحياة Life Insurance Corporation (LIC) في مدينة حيدر أباد (١٩٦٨ - ١٩٧١م) ، وفي منظمة الخصوبة للمزارعين الهنود IFFCO في كالول Kalol (١٩٧٠ - ١٩٧٣م و ١٩٧٦م) بأنها أكثر تعقيداً ولكنها قائمة على الأفكار التي طورها في فادودارا Vadodara. والآن اتخذ العديد من المعماريين الهنود نفس الروح ولكن بتفاصيل أكثر مع الاستعانة بأنماط من الماضي بأسلوب عمراني حديث.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Curtis, William J. R. (1988). *Balkrishna Doshi: An Architect for India*. New York: Rizzoli International.  
 Doshi, Balkrishna V. (1982). *Housing*. Ahmedabad: Stein, Doshi, Bhalla.  
 Steele, James (1998). *The Complete Architecture of Balkrishna Doshi: Rethinking Modernism for the Developing World*. London: Thames and Hudson.



الشكل رقم (٧،٧). مركز لينكولن بنيويورك، وتظهر أوبرا العاصمة Metropolitan Opera بالخلفية في عام ١٩٩٣م.

## المناطق: أراضي زراعية لم تطور و أراضي فضاء صناعية

## Precincts: Green-field and Cleared Brown-field Sites

معظم مشروعات التصميم العمراني تتعامل مع الضواحي، والتنوع في هذه المشاريع قائم على فكر معماري واحد. وهذه تشتمل على تجمعات العواصم والمناطق الثقافية، والمراكز التجارية، و النشاطات العديدة، و آلاف مشاريع التجمعات السكنية، والمناطق العمرانية والضواحي. إن مركز لينكولن Lincoln Center بنيويورك (انظر الشكل رقم ٧.٧) والمجمع الرئيس (انظر الحالة الدراسية التالية) ومركز المدينة في تشانديجار (انظر الشكل رقم ٢.٤) كانت جميعها من النماذج المتطورة المعروفة في العالم التي قام بتصميمها معماري واحد أو فريق واحد من المماريين تحت قيادة معماري واحد مسئول، ففي حالة مركز لينكولن كان المماري المسئول عن فريق العمل بالمشروع هو والاس ك. هاريسون Wallace K. Harrison. وكان شريكه ماكس أبروموتيز Max Abromowitz وفيليب جونسون Philip Johnson ضمن فريق العمل. إن مشروع الباربيكان بلندن هو مجمع متعدد الاستخدامات. في هذه النوعية من المشروعات يكون الخط الفاصل بين التصميم المماري والتصميم العمراني غير واضح.

إن وحدة النسيج الطبيعي والجماليات في هذه المشروعات في رأي المصمم العمراني كيفين لينش Kevin Lynch تؤيدان إلى تحويلها إلى مناطق (انظر Lynch, 1960). هذا سواء تم تصميم هذه المناطق بواسطة مجموعة متحدة من المماريين أو معماريين متفرقين ومختلفين، مما كان محلاً للنقاش والتساؤل المستمر، ومع هذا فإن أي تقييم لهذه الأعمال يعتمد على القيم الأساسية والهامة أثناء تحليل المشروع. أما في الوقت الحالي فتعتبر قلة التنوع البصري وجراًة التصميم هي نفسها نقاط الضعف لمن لا يعمل بالحقل المماري. وعلى هذا فإن المماريين أكثر انقساماً.

## حالة دراسية Case Study

المجمع الرئيس، تشانديجار، الهند: تصميم مدني (١٩٥٣ - ١٩٦٢ م +، العمل ما زال لم يكتمل بعد)

The Capital Complex, Chandigarh, India: A Civic Design (1953-62+; Still Incomplete)

تشانديجار هي العاصمة الجديدة للولاية، وذلك نظراً لانقسام ولاية البنجاب إلى جزئين، أحدهما بالهند والآخر في باكستان وذلك عند استقلالها في عام ١٩٤٧ م. ويقع المجمع الرئيس بالعاصمة خارج نطاق المدينة الجديدة نفسها وعلى بعد ٤٠٠ م تقريباً في الاتجاه الشمالي الجنوبي و ٨٠٠ م في الاتجاه الغربي من حدود المدينة. وقد قام بتصميم تلك الوحدة المماري الشهير لو كوربوزيه، والذي ألغى تصميماً أولاً قام به المماري ماثيو نويكي Mathew Nowicki الذي توفي عام ١٩٥١ م في حادث طائرة. وكان ب. ف. دوشي هو أصغر معماري موقع، وكانت الحكومة الهندية هي الراعي الرئيس الوحيد للمشروع، بينما كان ب. ل. فارما P. L. Varma، رئيس

المهندسين بالبنجاب ، و ب. ن. ثابار P. N. Thapar حاكم الولاية هما العاملان الأساسيان للمشروع. كما أخذ رئيس الوزراء جواهر لال نهرو Jawaharlal Nehru دوره هو الآخر في هذا المشروع كرمز للهند المستقلة الجديدة. فكان لو كوربوزيه حين يختلف مع المسؤولين المحليين في دعم المشروع يلجأ إلى نهرو مباشرة.

يتكون المجمع الرئيس حالياً من ثلاثة مباني وقطعتين نحت (انظر الشكل رقم ٧.٨)، وإن كان ترتبها يقف على النقيض من تنظيم القوى الاستعمارية بمجمع المباني الرئيسة بالعاصمة في نيودلهي. أما المباني الرئيسة الثلاثة فهي عبارة عن مبنى السكرتارية الإداري the Secretariat ومبنى القضاء العالي the High Court ومبنى قاعة الاجتماعات the Assembly Hall (السلطة التشريعية) حيث تعد جميعها نصباً تذكارية تعبر عن المبادئ الديمقراطية للدستور الهندي.

يقع مبنى قاعة الاجتماعات ومبنى القضاء العالي في مواجهة بعضهما البعض لا يفصل بينهما سوى رصيف أسمنتي عريض (بطول ٤٥٥ م أي حوالي ١٥٠٠ قدم ولكن يبدو أطول في أيام الصيف). يوحي هذا التنسيق بقوة التوازن بين السلطة التشريعية والمحاكم. ويقع مبنى السكرتارية الإداري في الخلف بينما يقع قصر الحاكم في الشمال حيث يعتبر الحاكم هو ممثل الحكومة المركزية. ولكن المبنى الأخير لم يُبنَ قط. هذا وقد رفض نهرو فكرة أن يكون مقر إقامته على رأس مجمع المباني الرئيسة إذ أنها منافية للديمقراطية التي ينشدها وذكرته بموقع قصر فيسروي Viceroy بنيودلهي. وكان الاقتراح البديل هو إقامة متحف في هذا الموقع ، ولكنه أيضاً لم يُبنَ بعد.

التصميم العام يرتكز على مربعين متشابهين بمساحة ٤٠٠ م<sup>٢</sup>. الواجهة الشرقية لمبنى السكرتارية الإداري يقع على حد المربع الغربي وقاعة الاجتماعات وكذلك المتحف المقترح بناؤه يقعان داخل هذا المربع. أما المربع الشرقي فيحتوي في داخله على قاعة الجمعية العامة ، والمتحف والمحكمة العليا ، ويضم التكوين أيضاً مجموعة من الحدائق والأفنية وأحواض المياه العاكسة لما حولها كذلك بعض النصب التذكارية ، وبرج الظلال ، ونصب اليد المفتوحة والحفرة ذات الانعكاس قد تم الانتهاء من تشييدها ولكن هناك عناصر أخرى لم يتم بناؤها.

ويعتبر مبنى السكرتارية الإداري هو الأكبر في هذا المجمع والذي يقع على الجانب الخلفي لمبنى قاعة الاجتماعات لترصد أعماله بشكل رمزي ، والمبنى لديه محور شمالي جنوبي يمثل الحد الغربي للموقع. ويقوم المبنى ذاته بشكل أساسي على نمط شبكي بمظلات صغيرة على واجهتي المبنى الشرقية والغربية ، وهناك أشكال أكثر حرية تكسر ملل هذا النمط الشبكي بالواجهة والذي يظهر أحوال العاملين داخله من خلال الوحدات المقيمين بها والتي يستخدم سطحها كحديقة مزروعة.

ولمبنى قاعة الاجتماعات مسقط أفقي على شكل مربع وكذلك القاعة الرئيسة به ، فهي تتسع لجلوس ٢٥٠ مُشرعاً ، ومحاطة بفراغ احتفالات وصلات خاصة بالصحفيين ، وأخرى للرجال والسيدات. ويحد



الجهات الثلاثة للمبنى مجموعة من المكاتب التي تم حمايتها من أشعة الشمس عن طريق الكاسرات الشمسية. وهناك قاعة المجلس التي تحتوي على ٧٠ مقعداً ولها سقف هرمي. ونجد أن الرواق الكبير الذي يواجه مبنى القضاء العالي مشيداً على ثماني دعائم صغيرة لدعم السطح الذي يسمح لمياه الأمطار بالتساقط في بركة المياه العاكسة أمام المبنى. ومصدر الإلهام الناتج من أبراج التبريد التابعة لمحطة القوى خارج أحمد آباد ظهر جلياً على شكل السطح. أما مبنى القضاء العالي فقد اتخذ شكل حرف (L) ليأوي القاعة الرئيسة للمحكمة العليا وعدد من القاعات الصغيرة الأخرى التي تم التعبير عنها بالتساوي على واجهة المبنى. وهناك رواق مرتفع في مواجهة قاعة الاجتماعات. أما الأعمدة الطويلة التي حملت الرواق والتي ترتفع حوالي ١٨ م (٥٠ قدماً) عن الأرض، فهي ترمز لجلالة وحماية القانون بل والخوف منه أيضاً. كما يوجد سطح مزدوج لحماية المبنى بأكمله من حرارة أشعة الشمس الصيفية المباشرة.

إن وحدة المباني الرئيسة بالعاصمة ككيان متكامل مع تنسيق المواقع هي رمز لقوة الفن بيد معماري واحد، وفي كثير من الأحوال قد تم تشكيل شخصيته الدولية كمعماري شهير، وهو تكوين مؤثر للعديد من المماريين ومصدر فخر لمواطني مدينة تشانديجار. يشرح هذا التصميم اكتشاف لو كوربوزييه للموضوعات الهندسية والريفية والوطنية فهو عموماً وبلا غموض مشروع تصميم عمراني عصري. هناك بعض المشاريع واضحة في نواياها. وهي تمول كلياً بشكل عام، ولنا أن نتحقق من مدى حجم الإنفاق على مشروع واحد خاصة في بلد مصادره المالية هزيلة وهذا دائماً محل نقاش.

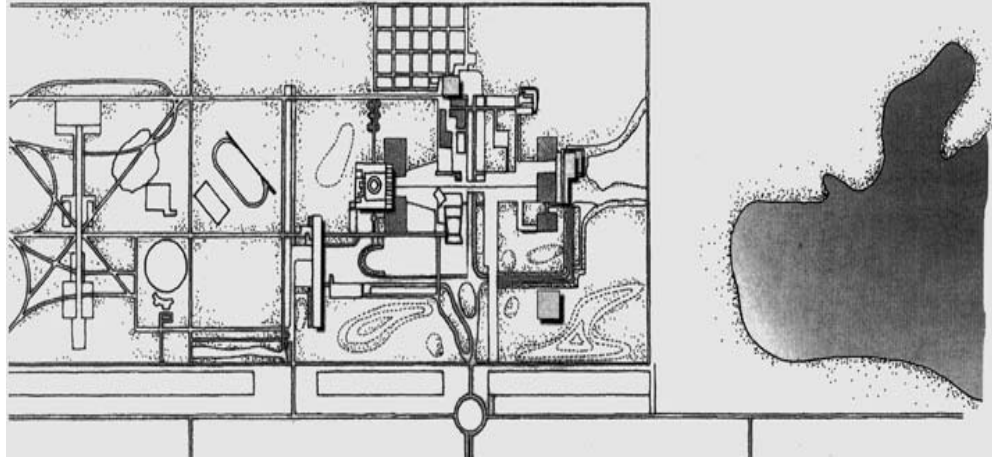
#### المراجع الرئيسة Major References

- Bahga, Sarbijt, Surinder Bahga and Yashinder Bahga (1993). Capitol Complex, Chandigarh (1951-62). In *Modern Architecture in India. Post-Independence Perspective*. New Delhi: Galgotia, 24-7.
- Lang, Jon, Madhavi Desai and Miki Desai (1997). *Architecture and Independence: The Search for Identity – India 1880 to 1980*. New Delhi: Oxford University Press.
- Nilsson, Sten Ake (1973). *The New Capitals of India, Pakistan and Bangladesh*. London: Curzon Press.



Courtesy of Vastu Shilpa Foundation

(أ)



Drawing adapted from various sources by  
Susanti Widiastuti

(ب)



(د)



(ج)

الشكل رقم (٧، ٨). المجمع الرئيس، تشانديجار. (أ) لوكوربوزيه و ب. ف. دوتشي في باريس. (ب) تخطيط الموقع العام. (ج) منظر خارجي للمجمع الرئيس في عام ١٩٩٦م موضحاً النصب التذكاري للبد المفتوحة في مقدمة الموقع، بينما يظهر مبنى قاعة الاجتماعات ومبنى السكرتارية الإداري في الخلفية. (د) مدخل مبنى قاعة الاجتماعات.

## حالة دراسية Case Study

الباربيكان، لندن، إنجلترا، المملكة المتحدة، تطوير المدينة من الداخل (١٩٥٩-١٩٨٢م)

The Barbican, London, England, UK: An Inner City Development (1959-82)

إن لتطوير الباربيكان موقعاً مساحته الإجمالية ٦٢ أكر/ فدان (٢٥ هكتار) في الركن الشمالي الغربي لمدينة لندن. هذا الموقع كان قد سبق تدميره بالكامل خلال الحرب العالمية الثانية. ويتكون مشروع التطوير من ثلاثة عناصر رئيسية: مشروع الحارة الذهبية Golden Lane Scheme على مساحة ١٢ أكر/ فدان (٥ هكتار)، الجزء الجنوبي بمساحة ١٠ أكر/ فدان (٤ هكتار)، والمساحة الوسطى للمشروع في حدود ٢٤.٧ أكر/ فدان (١٠ هكتار). كانت هذه المساحة المركزية ذات استعمالات متعددة ولكنها يغلب عليها الاستعمال السكني والتي قام بوضع تصميماتها في عام ١٩٥٩م كلٌّ من المعماريين شامبرلين Chamberlain، وباول Powell، وبون Bon، فكانت مثلاً لمشروع التصميم العمراني الكلي الذي تم وصفه، ومع ذلك فإن تصميم هذا الموقع قد مر بالعديد من المناقشات قبل الاستقرار على التصميم الذي نفذ.

وفي خلال الخمسينيات كان زحام المرور الناتج عن زيادة العمالة بالمدينة من المشكلات الرئيسية التي تتطلب العناية والحل. في حين أن عدد الوظائف الموجودة هناك كان يرتفع وكان تعداد السكان في المدينة قد انخفض من ١٢٥ ألف نسمة في عام ١٨٥١م إلى ٥ آلاف نسمة في خلال المائة سنة التي تلتها. كان أحد أهداف السياسة العامة للمجلس هو جذب الناس للعيش بالمدينة مرة أخرى. وقد استجاب الباربيكان.

كان مجلس بلدية مدينة لندن (الآن مجلس مدينة لندن) هو الراعي الرسمي للمشروع، فبدأ في شراء قطعة أرض في نهاية الحرب العالمية الثانية، وتمكن في عام ١٩٥٤م من امتلاك حوالي ٥٠٪ من مساحة الموقع المطلوب ثم أخذت الخطوات نحو امتلاك ٢٥٪ أخرى، وكان مجلس مقاطعة لندن في النهاية هو الذي قام بالترويج للمشروع، بالإضافة إلى ذلك فقد أسس المدير الهندسي، السير جيرالد باري Sir Gerald Barry لجنة الباربيكان الجديدة New Barbican Committee كمجموعة ضغط سياسي لتأخذ القيادة في تشكيل نوعية التطوير المطلوب، وأصبحت هذه اللجنة الجديدة هي التي طورت أول برنامج بناء في الموقع.

وقد حدد البرنامج أنه يجب بناء مشروع واحد فقط؛ وذلك لتوفير أماكن الإقامة، والحد من الاختناقات المرورية، والحفاظ على المباني التاريخية القليلة التي بقيت في الموقع، وتوفير الحدائق الواسعة والمساحات المفتوحة دون أن تغطي المباني عليها. وكان الهدف من ذلك هو خلق "مدينة النصب التذكاري (New Barbican, 1954)". وقد عرض هذا البرنامج بداية ٢٥ عاماً من الجهد المبذول في التصميم العمراني الكلي، والذي تضمن إنتاج الخمس تصميمات الكبرى المنتجة على مدار مدة خمس سنوات، وذلك لاختيار التصميم النهائي الأخير منها للتنفيذ.

وقد أنتج المعمار يون كادليج Kadleigh و وايت فيلد Whitfield وهورس بيرج Horsburgh أول مخطط في عام ١٩٥٤م، وذلك بناء على طلب من لجنة الباربيكان الجديدة. وقام المعمار يون بتقديم اقتراحات متعددة المستويات ومتعددة الاستخدام مثل بنيان ضخمة متعدد الأدوار ومتعدد الاستعمالات حيث كان يأمل منه جذب انتباه و خيال الجمهور (انظر الشكل رقم ٧،٩ أ). ويتألف هذا التصميم من أربعة مستويات من المخازن تحت سطح الأرض والتي يتم خدمتها بطريق وخط سكك حديدية خاص بها بالإضافة إلى موقف لانتظار السيارات يتسع لعدد ٣٠٠٠ سيارة. والمباني التاريخية سوف تجمع في الحقائق كأجسام من الفضاء، وبالفعل فالطريق السريع الجديد المقترح سوف يقع على طول الحدود الجنوبية للموقع. وهناك منصة المخازن ذات الأربعة طوابق بالإضافة إلى أربعة طوابق من شرفات المنازل التي تحيط بالمجمع. وكذلك يوجد خمسة أبراج، ومبنى تجاري وفندق/مركز للمؤتمرات كعلامات مميزة للموقع. وهذا التصميم الجريء قد نجح في إثارة وجذب اهتمام الجمهور لهذا المشروع، كما نتج عن المنافسة بين مجلس البلدية ومجلس المدينة بلندن ظهور مقترحات جذرية ولكن كان قرار الموافقة على التصميم قد تم بالفعل.

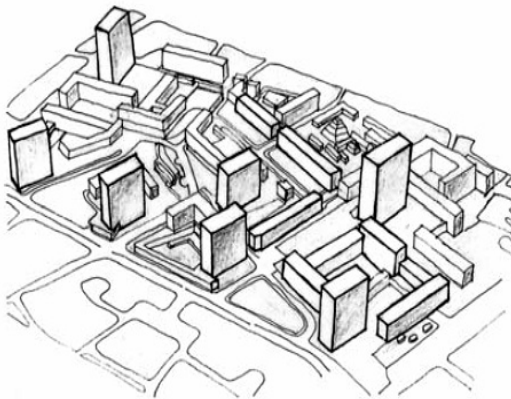
وجاء أول المشروعات البديلة من وحدة التخطيط بمجلس بلدية لندن، وكان مقترح مشروع تخطيط لكل من مارتن/ميد Martin/Meade (انظر الشكل رقم ٧،٩ ب). وهذا الاقتراح كان أقل إثارة للجدل عن المشروع الأول. ويتألف من تطوير سكني منخفض الكثافة مع مجموعة من مباني المكاتب الإدارية في حدائق البارك لاند Parkland، وأيضاً العديد من الكتل البنائية للتجارة العامة وعدد اثنين من أبراج المكاتب الرئيسة، ولكن سرعان ما قام مجلس المدينة بتقديم الحل البديل (انظر الشكل رقم ٧،٩ ج). وقد أنتجت وحدة التخطيط تصميماً كانت الكثافة التنموية فيه تجمع بين المقترحين السابقين. وكان يغلب عليه التطوير التجاري، بل ويشمل تطوير المباني السكنية واثنين من الأبراج. على خلاف الاقتراحات السابقة فقد تم تعريف الشوارع.

وقد أدت الحاجة إلى تمويل عام واسع النطاق إلى تورط الحكومة المركزية في المشروع، وفي ذلك الوقت قام وزير الإسكان والحكومة المحلية دنكن ساندز Duncan Sandys، بمجادلة حول المجاورة السكنية و ضرورة وجود المدارس والمتاجر والفراغات المفتوحة بها، حتى إذا كان ذلك يعني التخلي عن عودة مدفوعة الأجر أكثر على الأرض (Cantacuzino, 1973). ولقد وجد التماسه دعماً ضعيفاً في السوق. والذي حدث أن مسئولية تصميم المشاريع قد انتقلت من وكالات القطاع العام إلى المكاتب الخاصة.

والمقترح التالي في عام ١٩٥٥م، الرابع، فقد رفضه مجلس مدينة لندن وذلك بسبب ارتفاع كثافته السكانية على الرغم من كمية المساحات المفتوحة، وقلة المساحات الكبيرة. أما المشروع الذي قام بتصميمه تشامبرلين باول وبون Chamberlain Powell and Bon، وهو قائم على الاقتراح الأول الذي أعدته لجنة الباربيكان الجديدة. لكي يكون مجدياً اقتصادياً، وكانت الكثافة السكانية في المشروع مرتفعة وتبلغ ٧٥٠ شخصاً لكل هكتار. وإن المباني ذات

الأربعة طوابق قد نظمت من خلال نمط شطرنجي حول مجموعة متناوبة من الأفنية العامة والخاصة، وقد قام المكتب المعماري بتنقيح المشروع بشكل ملحوظ من أجل الحصول على موافقة كل من مجلس المقاطعة ومجلس المدينة، وقد وافق مجلس المدينة على المشروع المنقح للمخطط والمقدم من تشامبرلين باول وبون في نوفمبر عام ١٩٥٩ م. وكان هذا المخطط هو الذي يُنطبق عليه مجموعة التصميم العمراني الكلي وإن لم يكن كلياً تحت السيطرة الواحدة كما في العاصمة برازيليا أو المجمع الرئيس في تشانديجار. ويتكون المشروع من نظام حركة متعدد المستويات، مكون من برج، ومسرح، والمطاعم، ومساحات خضراء داخلية وحدائق مائية (انظر الشكل رقم ٧،٩ د).

Drawing adapted from *The Architects' Journal*  
121 by Chao Wong



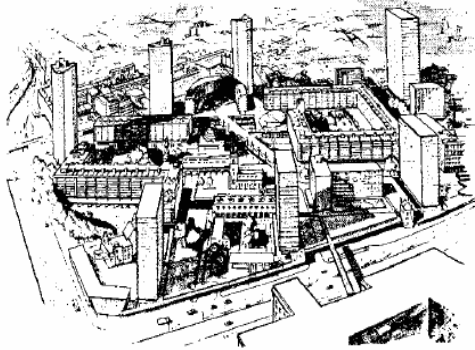
(ب)



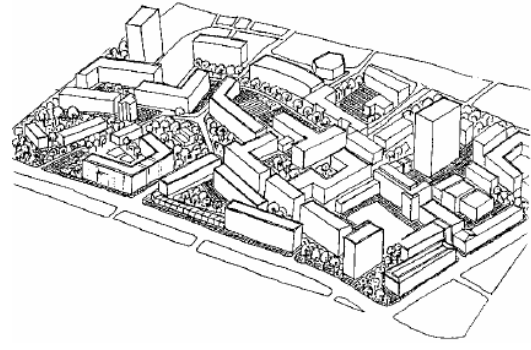
Drawing adapted from *The Architects' Journal*  
120 by Chao Wong

(أ)

Collection of the author



(د)



(ج)

Drawing adapted from *The Architects' Journal*

الشكل رقم (٧،٩). التصميمات المقترحة للباربيكان بلندن. (أ) مقترح المعمارين كاوليج ووايت وهورس عام ١٩٥٤ م. (ب) مقترح مجلس مقاطعة لندن، عام ١٩٥٥ م. (ج) مقترح مجلس مدينة لندن، عام ١٩٥٥ م. (د) مشروع مخطط المعمارين شامبرلين وباول وبون.

إن تاريخ هذه المقترحات ورفضها ليست فريدة من نوعها لتطوير الباربيكان، إن التصميمات العمرانية الكلية في البلدان الديمقراطية ذات طبيعة لمجموعة ذات اهتمامات مختلفة تناضل من أجل الاعتراف والموافقة على

وكالات مختلفة تتنافس على السلطة، والتصميمات تتطور. فالتنفيذ لا يأتي بسهولة أيضاً. فعملية بناء الباربيكان استغرقت ٢٠ سنة، وهي الفترة التي استغرقها البرنامج، وبالتالي تم تغيير التصميم. فالاضطرابات، والاهتمام بحركة المرور، وتغير متطلبات السوق قد استمرت بالتأثير على المشروع. وارتفعت تكاليف البناء، مما جعل هذه التصميمات غير مناسبة لذوي الدخل المحدود ومن الصعب تحقيقها.



الشكل رقم (٧, ١٠). لقطة من الممر المعلق في عام ٢٠٠٤ م. انظر صفحة رقم ١ من أجل صورة أخرى.

والمشروع، كما تم بناؤه، يتألف من ٢١١٣ وحدة سكنية، وبيوت صغيرة ومنازل ذات شرفات، معظمها بلوكات سكنية ذات ارتفاع ستة طوابق، ويتراوح عدد الغرف بها من غرفة واحدة إلى خمس غرف، كما احتوى المشروع على دار البلدية وكلية الموسيقى والدراما ومدرسة مدينة لندن للبنات، ومركز للحريق، ومحكمة كورونير Coroner's Court، ومشرفة للجثث، وفندقين، والمتاجر والمطاعم والحانات، والمرافق الرياضية، إنه مخطط معقد. أماكن انتظار السيارات، وإزالة القمامة ونظام الصرف الصحي كان لابد من تجميع هذه الأعمال على أن تكون وحدة متكاملة (الشكل رقم ٧, ١٠).

لقد كان هذا المخطط من أكثر التصميمات التي أشيد بها إلى جانب أنها قد نالت انتقادات شديدة. واليوم، المشروع المنفذ لا يعطي الإحساس بالأمان حيث إن خطوط السير غير واضحة، ولكن تنسيق موقعه المفصل والاهتمام بعمليات تشطيب المباني على الأقل عوض جزئياً السلبيات الموجودة، وهذا المشروع يعتبر من تركة

وتراث عام ١٩٥٠م وعام ١٩٦٠م لأيدولوجية التصميم العمراني الكلي. فإن الباربيكان قد أصبح في قائمة التراث الواردة والمدونة في سبتمبر من عام ٢٠٠١م، حيث يرى النقاد بأنه مدعوم ومشروع للأثرياء فقط في حين أنه كان مصمماً كمنطقة إسكان شعبي.

### المراجع الرئيسة Major References

- A great place to live (2001). *The Guardian*. Friday, 7 September. <http://www.guardian.co.uk/g2/storey/0,3604,548152,00.html>  
 Cantacuzino, Sherban (1973). The Barbican development, City of London. *Architectural Review* 154 (918): 66–90.  
 New Barbican (1954). *The Architects' Journal* 120: 456–66.

### المناطق: التجديد العمراني

#### Precincts: Urban Renewal

لقد تم بناء الباربيكان على موقع تم قصفه سابقاً أثناء الحرب العالمية الثانية، ولذلك فهو يعتبر مشروع تجديد عمراني، وهذه النوعية من المشروعات العمرانية التي يتم تجديدها وتلتزم دائماً بهدم مخطط للمباني العتيقة أو المتهاوية وإعادة بنائها من جديد إما كلياً وإما جزئياً. وعملية التنمية الجديدة قد تكون ممولة عن طريق القطاع العام أو القطاع الخاص، أو مزيج من الاثنين. وغالباً ما تستخدم الحكومات سلطاتها في الحصول على الأراضي وتجميع المواقع الصغيرة لإعادة تطويرها. الشركات الخاصة بدون هذه السلطة عليها أن تنجح أيضاً في تجميع المواقع الفردية لتصبح مواقع كبيرة، والكثير يعتمد على أنماط ملكية الأرض، ففي مدن مثل لندن، القطع الكبيرة من الأراضي إما ملكية واحدة وإما مستأجرة ولمدة ٩٩ عاماً. وعندما تنتهي الإيجارات، تصبح هذه الأرض متاحة لإعادة التطوير من جديد، ففي حالة مركز روكفلر Rockefeller Center في نيويورك قامت أسرة ثرية بشراء عقد إيجار الأرض من مالكيها وإعادة تطوير الموقع وإنما كان عليها أن تستحوذ على عدد من عقود الإيجار الفرعية.

سواء تم البناء على أرض مملوكة امتلاكاً مطلقاً أو مستأجرة فإن مجموعة متنوعة من مشاريع التجديد العمراني قد اكتملت في جميع أنحاء العالم، والصراعات قد اشتدت بين أصحاب المصلحة على اختلافهم والتساؤل هنا عما هو في المصلحة العامة، وعادة ما يفوز أصحاب التمويل السخي والقوة السياسية في هذه الجولات ولكن في بعض الأحيان تسود بعض من التحالفات الضعيفة، وفي كلتا الحالتين فإن مشاريع التصميم العمراني تمر عبر العديد من التقلبات قبل التنفيذ.

### المراجع الرئيسة Major References

- Bentley, Ian (1999). *Urban Transformations: Power, People and Urban Design*. London: Routledge.  
 Freiden, Bernard J. and Lynne B. Sagalyn (1991). *Downtown, Inc.: How America Rebuilds Cities*. Cambridge, MA: MIT Press.

## حالة دراسية Case Study

مركز روكفلر، نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية، تصميم مشترك (١٩٢٨-١٩٣٤م امتد إلى

(١٩٤٧-١٩٧٣م)

Rockefeller Center, New York, NY, USA: A Collaborative Design (1928-34; Expanded 1947-73)

لقد تم وضع مركز روكفلر ضمن هذه المجموعة من الحالات الدراسية بسبب مكانة شخصيته السابقة، وفي أيامنا هذه قد يعتبر تصميمًا تقليدياً متجدداً وذلك نتيجة لشكل مبانيه على جانبي الطريق، فسيضطرب المصممون من سماع هذا البيان، حيث كانوا ينظرون للمشروع على أنه الأحدث ولا يزال يبدو لهم كذلك حتى الآن.

وقد تم بناء هذا المركز على أراض تملكها جامعة كولومبيا والموقع يقع في قلب مانهاتن في منتصف المدينة ما بين شارعي ٤٨ و ٥١، وما بين الطريقين الخامس والسادس، وتعتبر هذه المنطقة من أكثر المناطق السكنية إشغالاً والمتماشية مع نمط العصر في القرن التاسع عشر، وقد حدث العديد من التغيرات في المجاورات السكنية والتي كان لها آثار ضارة على الكتل السكنية في ذلك الوقت. في عام ١٩٢٨م قام جون د. روكفلر الابن John D. Rockefeller Jr. بشراء عقد استئجار الموقع من الجامعة، وكانت رغبته هي خلق التنمية التي من شأنها تحسين المنطقة القريبة من منزل العائلة الواقع في شارع ٥٤، وما تم بناؤه من هذا المشروع كان عبارة عن المجموعة الأولى من المباني العالية ثم تطورت إلى تشكيل مجمع واحد بدلاً من سلسلة من الصروح المستقلة، فقد تصبح سابقة لمثل هذه المخططات الأخرى في جميع أنحاء العالم وقليلة إن وجدت، وقد أثبتت التآلف النفسي بين الإنسان والمكان الذي يعيش فيه.

بدأت فكرة المشروع بالبحث عن منزل جديد بجوار أوبرا العاصمة التي كانت مجاورتها السكنية ومبانيها غير ملائمة، حيث تم تطوير الأوبرا نفسها في عام ١٩٢٨م، وذلك تحت إشراف أوتو كان Otto Kahn، على أن تكون دار الأوبرا جزءاً من وحدة متعددة الأغراض، وبالفعل تم اختيار عدد من المواقع المحتملة قبل التحقق من امتلاك جامعة كولومبيا لمباني وسط المدينة. وقد أثبت تراكم المواقع المعروضة للإيجار بأكثر من عقد أنها عملية مكلفة للغاية، حيث كان سعر الموقع الحالي عام ١٩٣٠م حوالي ٣.٦ مليون دولار بالإضافة إلى مليون آخر من أجل شراء باقي العقود، وكانت فكرة تطوير الموقع ككل بدلاً من تطوير جزء منه فقط قائمة على خلق ساحة أهلية تكون بمثابة الفناء الرئيس للأوبرا والذي يمكن تحقيقه من الناحية المادية على أن يكون روكفلر هو الممول الرئيس للمشروع، وذلك بتمويل الساحة المفتوحة ثم إقراض المال لشركة الأوبرا.

فإذا كان مركز روكفلر يعد سابقة للتصميمات الأخرى، فهو بلا شك كان عنده السوابق أيضاً، فقد استوحيت الفكرة من مبادئ تصميمات الفنون الجميلة وأيضاً من نجاح مكون من تصميمات المحطة المركزية الكبرى Grand Central Terminal، فهو مدينة ضمن مدينة. وعلى أية حال هو مجمع مختلف تماماً. بدأ روكفلر أولاً في تحليل مركز تجاري مكون من ثلاثة أبراج بالإضافة إلى دار أوبرا جديدة وساحة كقطع مركزية. من تصميم بنجامين



موريس Benjamin Morris. وأطلق عليها إذاعة المدينة Radio City، والمشروع الثاني قد قام بتصميمه كوربيت، وهاريسون وماك موراي Corbett, Harrison and McMurray. ثم المشروع الثالث الذي قام بتصميمه أيضاً بنجامين موريس (انظر الشكل رقم ٧،١١ أ). تم تطوير هذا المشروع تحت إشراف لجنة الاستشارة المعمارية التي يرأسها جون ر. تود John R. Todd. ولكن لم يكتمل المشروع بسبب انسحاب أوبرا العاصمة وعدم سيطرة روكفلر على الموقع بالكامل، فيما عدا ما تم بناؤه وهو مركز تجاري ومركز ترفيهي قائم على توجيهات المعماري تود، وأصبح النظر لفكرة الساحة على أنها فكرة شاذة وغير عادية بسبب سعر الأرض، ولكنها أثبتت أنها أساس المشروع وزادت من الربحية للمجمع بأكمله.

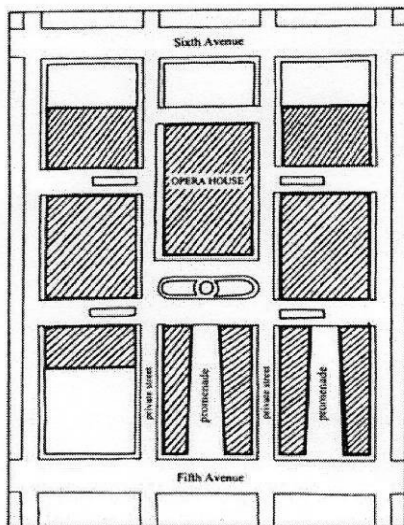
في أكتوبر عام ١٩٢٩م، أعلن تود عن قيام المعماريين ل. أندرو رينهارد L. Andrew Reinhard، وهنري هوفميستر Henry Hofmeister بعمل اقتراحات للمشروع (انظر الشكل رقم ٧،١١ ب). وقد تم الاستعانة بالمخططات السابقة لبنجامين موريس، ثم قام مجموعة من المعماريين بتصميم المشروع الأخير، حيث تكونت هذه المجموعة من المعماريين رينهارد وهوفميستر Reinhard & Hofmeister وكوربيت Corbett وهاريسون Harrison وماك موراي MacMurray وريموند هود Raymond Hood، وجودلي وفويل هوكس Goodley & Foilhoux وإدوارد دوريل ستون Edward Durell Stone. وقد تأثر التصميم كثيراً بالجانب الجمالي للتصميم الذي وضعه ريموند هود. والتصميم العمراني العام يوجد به نغمات الفنون الجميلة متخذة المباني التي لها الطابع الطولي مبسطة وتحسدها بفن الديكور Art Deco (انظر الشكل رقم ٧،١١ ج). وترجع وحدة البناء في المشروع لتأثير هود ورغبة المعماريين الآخرين في إبراز أفكارهم من أجل تحقيق مجموعة موحدة من المباني، وبالرغم من حالة الكآبة التي سادت في فترة الثلاثينيات إلا أن العمل استمر قدماً في المشروع منذ عام ١٩٣٠م وأصبح المشروع مع مبني الإمباير ستيت Empire State من أكبر مشروعات المباني التجارية لمدينة نيويورك في فترة الثلاثينيات.

وقد تقدم راديو سيتي بسبب تمويل روكفلر والتسويق الفعال. وقام المركز بجذب الكثير من المستأجرين مثل تايم وورنر Time Warner وأسوشييتد برس Associated Press، وكذلك المكاتب الحكومية ومستشاري العديد من الدول. أصبحت هذه المجموعة من المباني من علامات التصميم الراقي في ذلك الوقت حتى أنها سميت بعد ذلك تيمناً باسم مركز روكفلر Rockefeller Center. فقد تكون من ١٠ مباني في المرحلة الأولى على أن يكتمل البناء في الأربعينيات، ولكن كان المبنى المكتسح في هذا المشروع هو RKO للصور المتحركة ومسرح فودفيل Vaudeville Theatre. كما تم افتتاح قاعة موسيقى راديو سيتي التي قام بتصميماتها الأولى المعماري ريموند هود في عام ١٩٣٢م بالتعاون مع مؤسسات أخرى، حيث تكونت من مسرح كبير بمقاعد تسع لأكثر من ٣٥٠٠ شخص، فهي لا تزال نقطة جذب في نيويورك بسبب الحفلات الموسيقية لأشهر العازفين العالمين وكذلك الاحتفالات الرائعة بالكريسماس. ومع تطوير القاعة تم الانتهاء من بناء مركز روكفلر في عام ١٩٦٠م بتشيد المباني بمحاذاة الطريق السادس ولكن مع

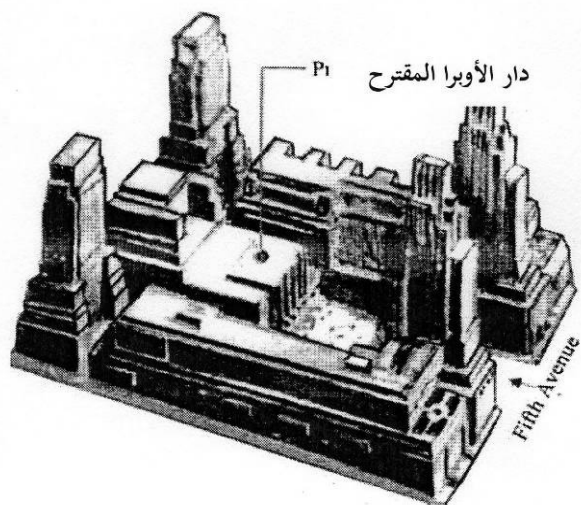
استمرار التعديلات على التصميم. وكانت القطعة الأساسية في الساحة العامة هي الساحة المنخفضة وفي خلفيتها تمثال بروميثيوس Prometheus من عمل بول مانشيب Paul Manship عام ١٩٣٤م (انظر الشكل رقم ٧.١٢ و ٧.١٣) ومحاطة حالياً بصواري الأعلام لحمل أعلام أعضاء الأمم المتحدة. يمكن الوصول إلى الساحة من الطريق الخامس عن طريق ممر مشاة به أحواض الزهور مركزية مصانة بشكل جيد، وكان هناك العديد من الأفكار التي تناولت شكل الساحة، كأن تصبح ساحة لدار الأوبرا، وممشى للتنزه يحده الأشجار، ومسرحاً مكشوفاً مرتفعاً محاطاً بالمحال التجارية قبل أن تأخذ الشكل النهائي لدور البدروم. ومثلها مثل أي ساحة منخفضة المستوى كانت غير قادرة على استبقاء الاستخدامات فيها، حتى تم تمهيد حلقة للتزلج على الجليد أثناء أشهر الشتاء. وبالتجربة أمكن تطوير تقنية التبريد والتجميد من خلال مصرف قديم بالموقع في بعث الحياة لهذا الفراغ. هذه الساحة لم تعد الآن من أكثر المواقع جذباً لممارسي التزلج فحسب، بل لكل الجمهور من المشاهدين أيضاً. أحيطت الساحة في مستوى دور البدروم بالمطاعم والمكتفى التجاري المليء بالحياة بدلاً من الكآبة القديمة، رابطاً تطورها بنظام الأنفاق في نيويورك (انظر الشكل رقم ٧.١٤).

أما المبنى الأساسي للمشروع فهو مبنى RCA. قام تود Todd بتصميم الكتلة وعمل على أن تبعد الفراغات التي يمكن استعمالها حوالي ٣٠ قدماً (٩ أمتار) تقريباً من الشبايك حتى يسهل تأجير تلك الفراغات في فترات الكساد الاقتصادي، وقد سبق هذا المبنى المسقوف مباني أخرى للشهير فرانك لويد رايت Frank Lloyd Wright كمبنى سان فرانسيسكو برس San Francisco Press. وفي التصميمات التي تم اكتشافها للمعماريين في العشرينيات وكان من ضمنهم مارسيل بروير Marcel Breuer و والتر جروبياس Walter Gropius ولو كوربوزيه Le Corbusier. لقد أعطى ريموند هود للمبنى شخصيته الشعرية من خلال مجموعة من الارتدادات - الأول يبعد ١٠٠ قدم عن الشبايك ليتوافق مع كود التقسيم للمنطقة وكذلك لوصول ضوء الشمس إلى الدور الأرضي. بينما كانت الارتدادات الأخرى ناتجة عن رغبة هود في أن تكون جميع الفراغات التي يمكن استخدامها تبعد ٢٢ قدماً (٧ أمتار) من النوافذ لكي تعطي تأثيراً جمالياً، كما أن هناك عدداً من الملامح الرائدة لهذا المشروع، منها موقف للسيارات تحت الأرض ووصوله إلى الشارع. مع استخدام مصاعد عالية السرعة ومكيف الهواء. وتعتمد على نفسها في توليد البخار والكهرباء. شأنها شأن الكثير من هذه المجمعات فهي تدفع التنمية من حولها.

Collection of the author

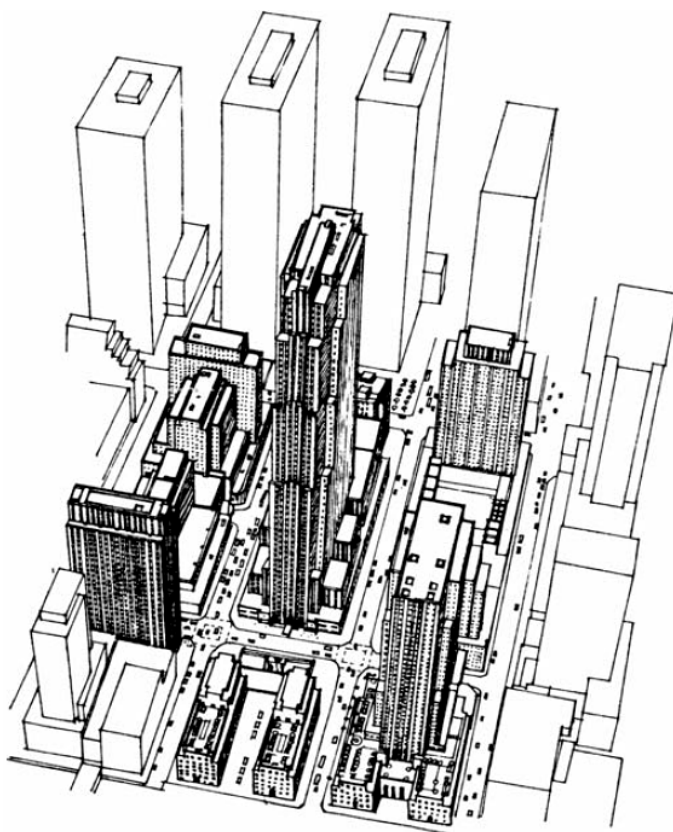


(ب)



(أ)

Adapted from Balfour (1979)



(ج)

الشكل رقم (٧، ١١). مركز روكفلر بنيويورك. (أ) المقترح الثالث للمركز. (ب) مخطط تطوير المركز للمعماريين رينهارد وهوفميستر. (ج) المركز كما تم بناؤه.



الشكل رقم (٧، ١٢). صورة للبلازا من الطريق الخامس عام ١٩٩٣ م.



الشكل رقم (٧، ١٣). تمثال بروميثيوس Prometheus.

ومن نواح عديدة، يمكن اعتبار مركز روكفلر أنه تصميم عمراني كقطعة واحدة، حيث تم وضع المبادئ التوجيهية التي حددها مكتب واحد من المهندسين المعماريين وتلاها مبان مختلفة التصميم بواسطة معماريين مختلفين. وهنا يعد التصميم العمراني كلياً لأن إحدى فرق التطوير استرشدت بفردية قوية من اثنين معاً، وهما المهندس المعماري جون روكفلر John Rockefeller، وقيادة المعماري القوي وريموند هود Raymond Hood، ويعتبر مركز روكفلر اليوم، وبعد مرور ٧٠ عاماً، من أكثر المباني أناقة وعصرية وحضارية ويحتل موقعاً ملائماً في منتصف المدينة وتحتضن آفاقه كلاً من الجزء الكبير من المناطق السكنية وكذلك أكثر المناطق خشونة في وسط المدينة (Mark Steyn cited in Cooke, 2000: 266). المشروع لا يزال يشكل نموذجاً للتنمية بتمويل خاص من قبل القطاعين العام والخاص، فهناك أكثر مما يتوقعه المرء من مشروع التصميم العمراني.



الشكل رقم (١٤، ٧). الطابق السفلي.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Balfour, Alan (1978). *Rockefeller Center: Architecture as Theater*. New York: McGraw Hill.  
 Sharp, Dennis (1991). *Twentieth Century Architecture: A Visual History*. London: Lund Humphries.

### المناطق: الحفاظ على المباني التاريخية وإحياء التراث وإعادة الاستخدام

#### Precincts: Historic Preservation and Urban Revitalization

المباني المهجورة تم تحويلها إلى استخدامات أخرى و ذلك عندما تقع في مواقع إستراتيجية، ولها الصفات التي يمكن استغلالها، ففي مدينة مومباي قد تم تحويل معامل القطن إلى مبانٍ للمكاتب، وكذا مصنع الملابس الموجود في فيلادلفيا ومحلات المصوف woolstores في سيدني قد تم تحويلها إلى شقق سكنية، ومصنع الشوكولاتة جيراديللي Ghirardelli في سان فرانسيسكو (كما سبق شرحها) قد تم تحويلها إلى مراكز للتسوق والسياحة، والقائمة تستمر، وليست المباني فقط هي التي تعطي إحساساً بالاستمرارية - الإحساس بالتاريخ - لسكان المدينة ولكن أيضاً لا يمكن الاستعاضة اليوم عن هذا الوضع لأسباب مالية مع شركات مماثلة، وهذه التحويلات الفردية للمباني بصورة عامة لا تعتبر تصميماً عمرانياً على الرغم من قوة المؤثرات لديها على تنمية المناطق المحيطة بها.

التشريعات الخاصة بالحي واستخدام المؤثرات لتقسيم المناطق كجزء من تخطيط المدينة قد شهدت مناطق يتم تجديدها والحفاظ على طابعها الأرسقراطي، وعلى سبيل المثال في مدينة ماريه Marais في باريس، وجمعية هيل Society Hill في فيلادلفيا ودوكستون هيل Duxton Hill في سنغافورة (السكان الأصليون يتم استبدالهم بآخرين من ذوي الدخل المرتفع في حالة تحسين البيئة الطبيعية والخدمات). وتحويل المناطق الصناعية ذات المشاريع المنفردة إلى استعمالات جديدة بدون هدم على نطاق واسع وهذا هو الأقل شيوعاً. مرسى كلارك Clarke Quay في سنغافورة مثلاً على ذلك، حيث تم تحويلها إلى استخدام جديد تحت إدارة فريق مكون من أحد المطورين و مكتب معماري.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Attoe, Wayne (1988). Historic preservation. In Anthony J. Catanese and James C. Snyder, eds., *Urban Planning*. New York: McGraw-Hill, 344-65.
- Jacobs, Steven and Barclay G. Jones (1962). *Urban Design through Conservation*. Unpublished manuscript, University of California at Berkeley.
- Tiesdell, Steven A., Taner Oc and Tim Heath (1996). *Revitalizing Historic Urban Quarters*. Boston: Butterworth-Architecture.

#### حالة دراسية Case Study

مرسى كلارك، سنغافورة، منطقة مخازن مهجورة (١٩٨٩-١٩٩٣م: ٢٠٠٣م +)

Clarke Quay, Singapore: An Abandoned Warehouse Area (1989-93: 2003 +)

مدينة سنغافورة تابعة لدولة ذات حكومة منتخبة ديمقراطياً وإلى حد كبير تشارك في التخطيط والتنمية وتقع المسؤولية عن التخطيط والتصميم على عاتق مجلس الوزراء. وقد تم إسناد عملية إعادة التطوير العمراني إلى

صندوق سلطة إعادة التطوير العمراني (URA) Urban Redevelopment Authority وهو في الواقع وزارة التخطيط ولديه قدر من التعاون بين مختلف الوكالات المكلفة بعملية التنمية العمرانية، والتي يحسدها العديد من المدن الأخرى. وبالتالي فإن هناك درجة عالية من التوافق في الآراء بشأن المخططات التي ينبغي الاطلاع عليها وعلى الكيفية التي ينبغي أن توضع فيما بين مختلف الوزارات والوكالات التابعة للحكومة. وتسعى الحكومة جاهدة للإبقاء والحفاظ على التوازن بين المطورين من القطاع الخاص والأفكار الشاملة للمدينة.

وبعد الاستقلال من الحكم الاستعماري، فإن الحكومة لا تعمل بنشاط على الصيانة بسبب أولويات أخرى. وقد تغير الوضع بفعل ثلاثة عوامل هي:

- ١- الانكماش الاقتصادي في أواخر عام ١٩٧٠م.
  - ٢- عودة الخريجين من الشباب والمعماريين المتعلمين بالخارج والذين درسوا في مشروعات الحفاظ والصيانة.
  - ٣- العروض التي قدمت في مؤتمر حول التراث والسياحة والذي عقد في سنغافورة في عام ١٩٨٣م، أدت إلى إقناع السلطات في سنغافورة بالفوائد الاقتصادية لعملية المحافظة.
- رصيف كلارك كمثال.

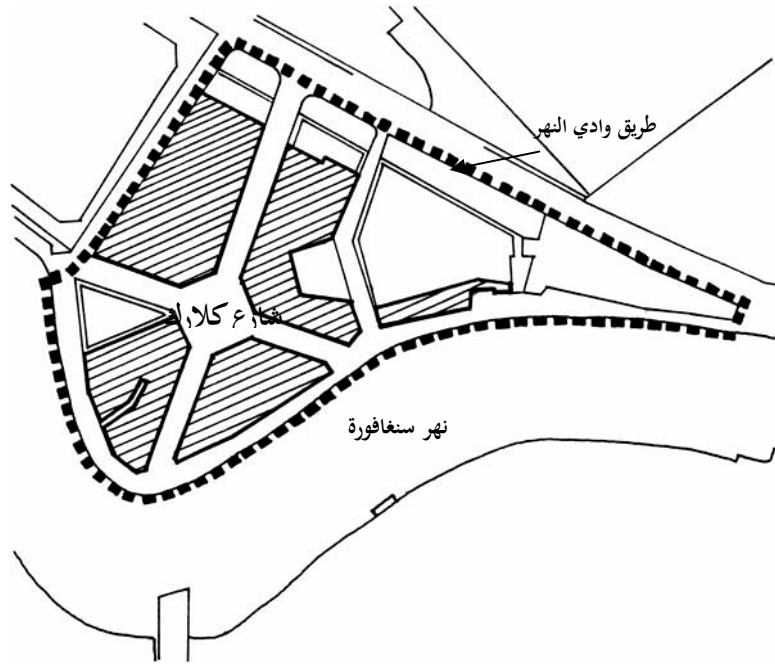
رصيف كلارك هو منطقة تتكون من خمس كتل تبلغ مساحتها ٢٣٠٠٠ م<sup>٢</sup> (٢٤٦.١٠٠ قدم مربع) وتقع على نهر سنغافورة على بعد حوالي كيلومتر واحد تقريباً من حي الأعمال المركزي للمدينة. وكان يتألف في القرن التاسع عشر من جودوينز godowns وهي مخازن ذات ارتفاعات كبيرة تصل إلى خمسة طوابق، وكذا الشوب هاوس shophouses وهي منازل في الطابق العلوي منها يوجد السكن وتوجد محال تجارية أسفلها في الطابق الأرضي، وساحة للتجار Merchants' Court، وصناعة التعليب Whampoa ومخزن التبريد Icehouse (والتي تم هدمها في عام ١٩٨١م لتوسعة الطريق). ومصنع التعليب كان قد شيد في عام ١٩٠١م لإيواء دار الهندسة البريطانية، وفي وقت لاحق قد تحول إلى مصنع لمعالجة الأناناس. صفوف الشوب هاوس والمستودعات تضيء على الموقع الطابع المادي (انظر الشكل رقم ٧.١٥).

في جنوب الصين كانت الشوب هاوس التقليدية ذات الشرفات بارتفاع دورين أو ثلاثة، وكانت الطوابق العليا تضم أسر الطبقة العاملة وكانت المحال التجارية بالدور الأرضي في مواجهة الشارع. وفي سنغافورة هذا النوع من المنازل تم تكييفه وفقاً لجزئية المناخ الاستوائي بعمل سقف عالٍ، وأروقة مظلمة بعرض خمسة أقدام (هذه المتطلبات تم وضعها في أوائل القرن التاسع عشر بواسطة السير ستامفورد رافلز Sir Stamford Raffles، مؤسس سنغافورة). وفي الطابق الثاني "الأسقف المرفوعة" تسمح بخروج الهواء الساخن من المناطق الداخلية. والشكل الطويل الضيق للجودوينز والشوب هاوس يجعل من السهل نسبياً التحويل. فقد تم تحويل ٦٠ وحدة من

الجودوينز في رصيف كلارك إلى أكثر من ٢٠٠ متجر ومطاعم وحانة، ... إلخ وغير ذلك كجزء من عملية إعادة تنشيط الواجهة النهرية لسنغافورة. وأيضاً فإن رصيف كلارك في الآونة الأخيرة تم ربطه بمحطة سنغافورة للانتقالات السريعة (MRT) Mass Rapid Transit (انظر الفصل العاشر).

وقبل عملية تطوير رصيف كلارك، فقد شرع صندوق سلطة إعادة التطوير العمراني (URA) Urban Redevelopment Authority في وضع برنامج عام لمدة ١٠ سنوات لتنظيف نهر سنغافورة شديد التلوث. وهذا التنظيف كان محتملاً لأن الممر المائي التجاري التقليدي الذي له دور كمركز شحن للبضائع قد فقد نتيجة لتطوير التكنولوجيات الجديدة للنقل البحري.

وقد بدأت سلطة إعادة التطوير العمراني URA في بناء ممشى للتنزه ناجح للغاية على ضفة النهر في عام ١٩٩٢م. وكان نجاحه من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية مع وضع منطقة الطعام في الهواء الطلق على مساحة الواجهة المائية لرصيف القوارب (انظر الشكل رقم ٧.١٦). وقد امتد هذا الممشى بطول النهر الماضي بدءاً من رصيف كلارك Clarke Quay وحتى رصيف روبرتسون Robertson Quay واستكملت جميع المنشآت في أوائل عام ٢٠٠٠م.



الشكل رقم (٧، ١٥). منطقة حماية رصيف ميناء كلارك، توضيح المباني المراد الإبقاء عليها.



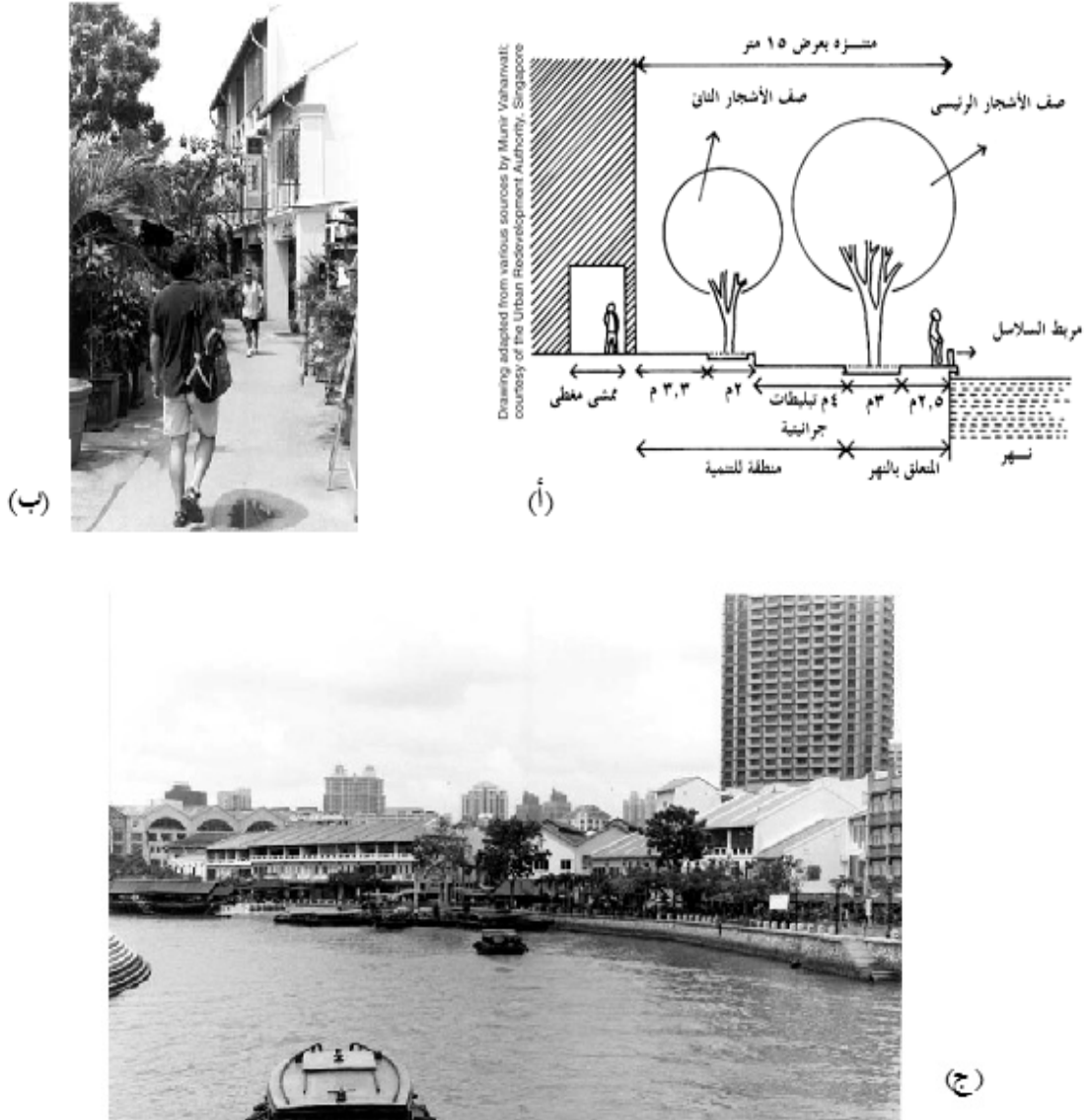


الشكل رقم (٧، ١٦). رصيف القوارب، سنغافورة.

وعلى طول هذا الممشى خصصت المنشآت التجارية والتي يمكن فيها إنشاء مناطق تناول الطعام في الهواء الطلق، و الخطوط الإرشادية لتصميم الممشى وضعت من قبل سلطة إعادة التطوير العمراني URA وتلتها عروض ومناقصات ناجحة بالنسبة لكل مشروع، وبناء الممشى عبارة عن مشروع الكل كقطعة واحدة لتصميم مخطط البنية التحتية والذي قام به المطورون الفرديون، وذلك ببناء القطعة وفقاً للخطوط الإرشادية (مثل تلك الموجودة في الشكل رقم ٧، ١٧ أ).

بدأت عملية إعادة تطوير رصيف كلارك في عام ١٩٨٩ م. وقد قامت سلطة إعادة التطوير العمراني URA بإعطاء وضعية المحافظة على التراث للرصيف في يوليو من نفس العام، فقد تم تخصيص منطقة تعيد استخدام المستودعات والشوب هاوس، وقد خصصت سلطة URA أنشطة تاريخية متوافقة في كل منطقة فرعية. وهذه الاستخدامات تشمل الفندق، وأماكن الترفيه والبيع بالتجزئة والمراكز الثقافية، وهذا المشروع تعرض لعملية تقديم المناقصات بموجب اتفاق (تحت إشراف) سلطة URA وقد تعرض المشروع لعملية تسعير الأرض تحت برنامج بيع المواقع، حيث تم التقييم الاقتصادي والمقترحات للمشروع (كوحدة واحدة) كمجموعة.

والعطاء الفائز الذي قدمته شركة دي بي إس لاند المحدودة DBS Land Ltd. وقد شارك العديد من المصممين الذين نظمت أعمالهم عن طريق الوكالة المركزية، والمكاتب المدرجة شملت الأعمال المعمارية وتنسيق المواقع وهي إي إل إس / إل باساني ولوجان آر إس بي ELS/Elbasani and Logan, RSP بسنغافورة وإيداو EDAW من سان فرانسيسكو. ولذلك فإن وضع فريق التطوير يمكن اعتباره شراكة بين القطاعين العام والخاص، وهذه الشراكة بين URA, DBS Land والمصممين، ومؤسسة نهر سنغافورة للأعمال التجارية. وعلى الرغم من مختلف المنظمات المعنية في تجديد رصيف كلارك فقد نفذ المشروع كوحدة واحدة تحت رعاية واحدة.



الشكل رقم (١٧، ٧). رصيف كلارك، نهر سنغافورة. (أ) ضوابط تصميم ممشى التنزه على جانب النهر. (ب) ممشى المتنزه. (ج) الرصيف في عام ٢٠٠٣م.

في نهاية المطاف فإن المشروع عبارة عن تجديد للمباني التاريخية وإضافة مبانٍ جديدة وإعداد الموقع كلياً للمشاة. وقد سمح سوق العقارات بإملاء استخدامات محددة. وهذه المتطلبات هي الإبقاء على أسقف وتصميم واجهات المباني كما هي، ونتيجة لذلك، وعلى الرغم من أن الرصيف يشبه ما كان عليه في الماضي إلا أنه أصبح له أجواء مختلفة تماماً. وهو الآن مركز لتجارة التجزئة، والأغذية والمشروبات، ومنطقة لحياة الليل والوجهة

الرئيسة للسياح والسكان المحليين على حد سواء. هذا وقد بلغت تكلفة هذا التحويل مبلغ وقدره ١٨٦ مليون دولار أمريكي، وأنجز في عام ١٩٩٣م.

المباني التاريخية التي تم الحفاظ عليها قدمت إلى أهل سنغافورة وصلة إلى الماضي، بالإضافة إلى ذلك فإن الواجهات المائية المطلّة على واحد من كبرى الأنهار في العالم قد أضافت عنصراً إضافياً لها. فقد قامت دي بي إس لاند D.B.S. Land بإنشاء ممشى للتنزه يبلغ عرضه من ١٠ - ١٥م على حافة المياه وهو ممشى تصطف على جانبيه الأشجار وفقاً للمبادئ التوجيهية الصادرة عن URA وهذا الممشى يقوم بربط سلسلة من الساحات، والحدائق الصغيرة، ومن ثم فإن ملامح أداء المناطق والمعاليم المائية التي تقدم الطعام للبالغين والأطفال، وما يلزمهم وتوفير مجموعة متنوعة من عوامل الجذب السياحي. وقد أدت هذه التعديلات على الممشى إلى تضيق المساحة المخصصة للسير وقد أنعشت المكان. ولكنها ليست كافية.

الأماكن تتغير، وتدفق الإنفاق العالي للسائحين الأوروبيين واليابانيين منذ أوائل عام ١٩٩٠م قد تباطأ. وبحلول عام ٢٠٠٠م كان مظهر رصيف كلارك بالياً، حيث إن منافسة مراكز التسوق مكيفة الهواء وغيرها من التطورات المماثلة تعني أن رصيف كلارك لم يعد لديه وضع آمن في السوق، وبالإضافة إلى ذلك فإن الرصيف لا يمتلك صورة جديدة براقة لمجمع مسرح المتنزه (الذي صممه ستيرلنغ Stirling وويلفورد Wilford) أو المبنى رقم (١) شارع فوليرتون Fullerton (أحد الأبنية التي أعيد تطويرها بتوجه فكر الكلاسيكية الجديدة لمباني المستعمرات). إن مالك المكان، كاييتالاند التجاري CapitaLand Commercial، كان يسعى لاجتذاب الناس المستأجرين من جديد والتعاقد مع شركة بريطانية برئاسة ويل ألسوب Wil Alsop لوضع مشروع "نظرة جديدة" للرصيف، وكانت خشية المستأجرين من أن عمل هذا التغيير سوف ينطوي على أنهم يدفعون زيادة في الإيجار إلى ما بين ١٣ - ١٥ دولاراً لكل متر مربع واحد.

من بين خصائص التصميم الجيد أنه يمكن أن يتكيف مع التغيير، فمستقبل رصيف كلارك غير مؤكد، ولكن من المرجح أن يحتفظ بالكثير من شكله الحالي مع دفع الاهتمام الأكبر لمستوى راحة الناس، فالعوامل الفسيولوجية والجمالية تهيب الفرصة للزوار للتحويل، كما توقع ماسلو Maslow (انظر الفصل الثاني). والمظهر العصري الحديث اللامع ربما يستجيب لتطلعات السكان المحليين والسائحين على حد سواء، أفضل من المظهر التاريخي. وسوف نكتشف هذا قريباً.

### المراجع الرئيسة Major References

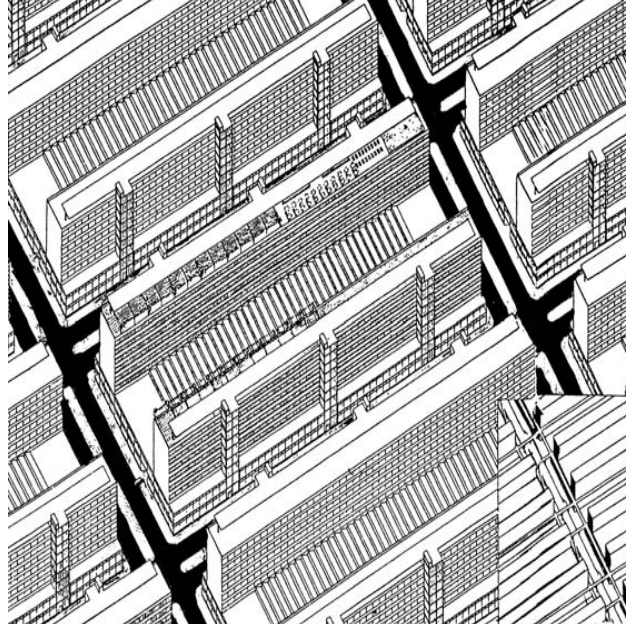
- Breen, Ann and Dick Rigby (1996). *The New Waterfront: A World Wide Success Storey*. London: Thames and Hudson.
- Heng Chye Kiang (2000). The night zone storyline: Boat Quay, Clarke Quay and Robertson Quay. *Traditional Buildings and Settlements Review XIX* (Spring): 41-9.
- Heng Chye Kiang (2001). Singapore River: a case for a river of life. *Singapore Architect 211* (September): 90-5.

### المناطق: التجمعات السكنية

#### Precincts: Housing Complexes

ربما يجادل البعض في أن الباربيكان Barbican هو حقاً "فقط" تطوير للإسكان، ولكن هناك الآلاف من مشاريع الإسكان في جميع أنحاء العالم والتي في طبيعتها تستخدم استخداماً فردياً. وتسلك نطاقاً غير عادي من الأشكال القائمة على مجموعة متنوعة من الأفكار السابقة، فالمخططات العقلانية عامة تتبع النماذج المتقدمة في الباوهاوس Bauhaus في ألمانيا وتتم الدعوة إليها بواسطة الممارسين من أمثال لودويج هيلبرشيمر Ludwig Hilbersheimer (انظر الشكل رقم ٧، ١٨)، وكذلك بواسطة لوكوربوزيه Le Corbusier في مقترحاته للمدن المثالية والمجاورات التي تم ترويجها في مبنى وحدة الإسكان Unité d'Habitation (انظر الفصل السادس). وهذه الأشكال لا تزال تسيطر على تصميم أي منطقة سكنية في العديد من البلدان اليوم. برويت-إيجو Pruitt-Igoe مثال أمريكي في الخمسينيات.

إن المقترحات التجريبية إما أن تتبع مبادئ مدينة الحديقة Garden City و وحدات الجوار وإما أن تكون ببساطة مخططات واقعية ذات الدوافع المالية التي يقودها مطوري العقارات. وجرى التأكيد على الملكية الخاصة في الآونة الأخيرة، فالعديد من هذه المناطق السكنية والنماذج التي كانت الدافع وراء أفكار المخططين الجدد.



Adapted from Hilbersheimer (1940)

الشكل رقم (٧، ١٨). تصميم منطقة سكنية من نوعية الباوهاوس الشاملة. كما هو مقدم من لودويج هيلبرشيمر Ludwig Hilbersheimer.

ويعتبر من أهم النماذج التجريبية لتصميم منطقة سكنية بالنسبة لمعظم القرن العشرين ، ومع ذلك كان رادبيرن Radburn نيوجيرسي (١٩٢٨م+ لكنها لم تكتمل تماماً) ، وخطط التصميم العمراني الكلي المحبوب جداً (انظر الشكل رقم ١٩، ٧). وقد فشلت شركة التنمية مالياً وذلك خلال فترة الركود التي تلت انهيار بورصة وول ستريت Wall Street ، ولكن رادبيرن كانت فكرة تصميم مؤثرة ، كما يتضح من تصميم بلدة GSFC في مدينة فادودارا Vadodara (انظر الشكل رقم ٦، ٧ أ).

المخططات العقلانية قد تم بناؤها في كل مكان ، وفي بعض الأحيان كانت ناجحة من حيث القبول من قبل السكان (على سبيل المثال أوائل المدن الجديدة في كل من سنغافورة وكوريا والصين) ، ولكن في أوقات أخرى قد فشلت وكانت مشهورة بسوء السمعة إذا ما اتخذت كبيئات معيشية. وفيما يسمى بتجربة العالم الأنجلو سكسونية Anglo Saxon كان مختلطاً جداً مع أوجه القصور الرئيسة في كل من التصميم المادي والاجتماعي والمخططات في الولايات المتحدة ، والمملكة المتحدة وأستراليا ، وذلك بفقد القدرة على توفير الوسط المناسب لحياة ذوي الدخل المنخفضة. وأصبح برويت إيجو Pruitt-Igoe اسماً مرادفاً لهذا الفشل ، فكانت واحدة من المحفزات لوضع الدراسات المنهجية لعلاقة الشخص بالبيئة باعتبارها أساساً لخلق الأفكار والتصميم العمراني. كما أدى ذلك إلى إعادة الاعتراف بأن التصميم العمراني يجب أن يكون ببساطة أكثر من "كتابة معمارية كبيرة".

في بداية القرن الواحد والعشرين تم بناء مجموعة كبيرة ومتنوعة من المناطق السكنية العمرانية ذات التصميمات العمرانية الكلية. والذين يأتون في نطاق أنواع المنتجات. والبعض عبارة عن تطورات ضواحي تقليدية ، والبعض الآخر يسير على ما يبدو على الأفكار الحديثة على الرغم من أن العديد من هذه الأفكار وقد أتمت من نحو قرن تقريباً. وتتضمن هذه التصميمات العمرانية الكلية "مجتمعات" ذات أبواب وقرى للتقاعد ، فإن بوابة المجتمع هي نوع مثير للجدل وتهدف إلى حماية أولئك الذين يعيشون في الداخل من الجرائم ، ومن وجود شخصيات غير مقبولة (Blakely and Snyder, 1997; Minton, 2002; Low, 2003) ، وعموماً ومن المسلم به أنها مرتبطة بجيوب الأثرياء في الولايات المتحدة ، وإنما هي من أنواع الانتشار الجديد لذوي الدخل المتوسط والسكن في مدن مثل شنغهاي وسول (Miao, 2003) ، انظر الشكل رقم ١، ٧). رالي بارك Raleigh Park والمتضمن هنا مثلاً فائراً لبوابة المجتمع. وهو نوع آخر من المجتمع المتقاعد (ويسمى "البلدان الفضية" في كوريا) في عصر من القيود التي تحول دون إقامة الأشخاص تحت سن محددة (عادة ٥٥ عاماً) ومن أنواع الإسكان الأساسية الإسكان التعاوني ، والإسكان المشترك.



(ب)



(أ)

Collection of the author

الشكل رقم (٧، ١٩). راديرن Radburn، نيوجيرسي. (أ) الموقع العام. (ب) طريق ذو نهاية مغلقة في عام ١٩٩٣ م.

التعاونيات هي مبانٍ متعددة الوحدات أو العقارات والتي تحتم على السكان الذين يريدون شغل وحدات فيها أن يشتروا أسهم في الشركة التي شكلت لتنمية وتملك المشروع، والشركة هي العميل ومصمم المشروع وهذه الشركة تباع الحقوق للوحدات. ومن ثم التعاونيات يتم تشغيلها وصيانتها من قبل مجلس إدارة منتخب والذي يخصص التكاليف الجارية للمساهمين. ومجمعات الإسكان المشترك قد تكون أو لا تكون تعاونيات.

الإسكان المشترك ينطوي على تصميم عدد من المنازل عادة ما بين ٢٠-٣٠، لكي تشكل مجتمعاً. وتقع هذه المنازل عموماً حول فراغ عام مفتوح ومبنى عام. ويمكن لأعضاء المجموعة أن يشاركوا في حصة الأنشطة المنزلية مثل الطبخ وتربية الأطفال. وهذه الفكرة في المقام الأول أوروبية وإسكندنافية على وجه الخصوص، ولكن نحو ٧٠ مشروعاً من الإسكان المشترك قد تم بناؤها في الولايات المتحدة منذ عام ١٩٩٠ م وحتى وقت كتابة هذا الكتاب (عام ٢٠٠٤ م) وهناك ٧٠ مشروعاً آخر على لوحات الرسم ومعظمها من تصميم مكتب معماري واحد لمجموعة واحدة، والصيانة وغيرها من التكاليف المحلية يتم تقديرها على السكان. والمثال المعروف هنا هو تروديسلوند Trudslund في الدنمرك. ولها شكل مماثل لكلية كريسج Kresge College في جامعة كاليفورنيا في سانتا كروز. ولقد تم تصنيف ذلك في المقام الأول في المخطط المعماري (انظر الفصل السادس). والتميز ليس من السهل الدفاع عنه ولكن كان لابد منه مع استمرارية الإقامة، والطائفية في التملك و صنع القرار، ففي تروديسلوند يقوم المجتمع

نفسه باتخاذ قرارات تستند إلى رؤية اجتماعية مشتركة. وفي كلية كريسج مجلس استشاري قد استخدم عملية التصميم ولكن اتخذت القرارات من الخارج من أعلى إلى أسفل. إنها حقاً مبنى واحد .

### المراجع الرئيسة Major References

- Franck, Karen and Sherry Ahrentzen (1989). *New Households, New Housing*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Hayden, Dolores (1984). *Redesigning the American Dream: The Future of Housing, Work and Family Life*. New York: Norton.
- Rowe, Peter (1993). *Modernity and Housing*. Cambridge: MIT Press.

### حالة دراسية Case Study

برويت إيغو، شرق سانت لويس، ميسوري، الولايات المتحدة الأمريكية: مشروع إسكان عام منكوب (١٩٥٠م، اقتراح إعادة، ١٩٥٦م؛ هدم ١٩٧٢م)

**Pruitt-Igoe, East St Louis, Missouri, USA: An Ill-fated Public Housing Project (1950; Proposal to Remodel, 1956; Demolished 1972)**

برويت إيغو Pruitt-Igoe، هو مجمع سكني عام وحديث وكان تصميمًا عمرانياً كلياً. لقد بني على موقع بمساحة ٥٥ أكر/فدان (٢٢ هكتاراً) ويتكون من ٢٧٤٠ وحدة في ٣٣ مبنى مكون من ١١ طابقاً (انظر الشكل رقم ١٧، ٢٠). وكان هذا أول إسكان عام "متكامل عرقياً" تم تنميته في مدينة سانت لويس. عشرون مبنى كانت من أجل الأمريكيين الذين من أصل أفريقي، و ١٣ كانت متكاملة عرقياً. وكانت لديه القدرة على إيواء نحو ١١.٠٠٠ شخص إلا أن نسبة الإشغال في كثير من الأحيان كانت حوالي ٦٠٪. والكثافة السكانية أقل من تلك التي في الباربيكان Barbican (٥٠٠ شخص في الهكتار الواحد مقابل ٧٥٠) وذلك بسبب كم الفراغات المفتوحة بين المباني (وكان الحد الأدنى في حدود ٢٢٠ قدماً بناءً على زوايا الشمس). و"نهر من الأشجار" قد صمم لكي يتدفق من خلال الموقع. والعميل هو هيئة للإسكان في سانت لويس St Louis Housing Authority، وكانت تكاليف التشييد في عام ١٩٦٠م مبلغ ٥٧ مليون دولار مولت من خلال الآليات التي توفرها الولايات المتحدة وقانون الإسكان لعام ١٩٤٩م.

هذا وقد قام فريق تصميم واحد بعمل المشروع بأكمله نيابة عن الوكالة العامة. هارلاند برثولومي Harland Bartholomew كان المخطط، بينما كانوا المعماريين هلموث Hellmuth، وياماذاكي Yamasaki، ولين ويبر Leinweber. والمجمع كان على غرار وحدة إسكان لوكوربوزيه في مرسيلا (انظر الشكل رقم ٦، ١١) و ١٠٠ من الشقق التذكارية Memorial Drive في معهد ماساشوستس للتكنولوجيا Massachusetts Institute of Technology

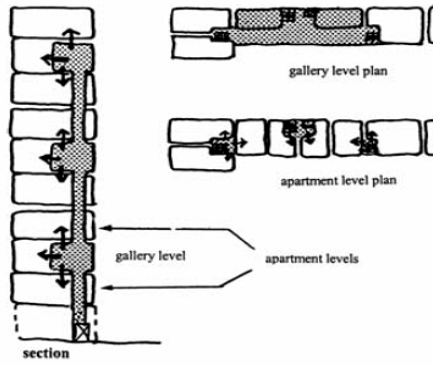
(Montgomery, 1966). وعلى الرغم من إصرار المؤسسة العامة للإسكان على عمل تخفيضات كبيرة في التكاليف، إلا أن المشروع بني تقريباً حسب التصميمات التي تم عملها.

وفي هذه الأبنية تتوقف المصاعد عند الطابق الرابع والسابع والعاشر ( انظر الشكل رقم ٧،٢٠ ب). وكانت السلالم تستخدم للوصول إلى بقية الطوابق الأخرى من داخل صالات فسيحة، وهذه الصالات الفسيحة صممت لتكون ملاعب للأطفال وأماكن تجمعات للكبار. وفي عام ١٩٥١م، لاقى هذا المخطط الكثير من الثناء والتقدير في افتتاحية منتدى العمارة *Architectural Forum* لإنفاذ "ليس فقط الناس، بل أيضاً الأموال". وقد رأى محررو المجلة أن التصميم نموذجي للمستقبل. وثبت أن الحقيقة مختلفة.

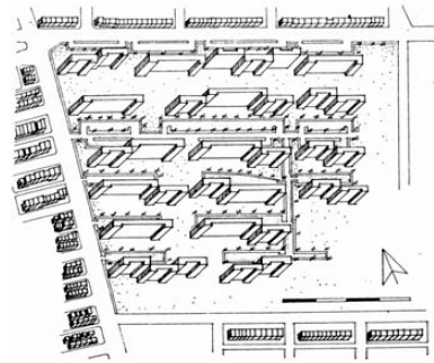
والتركيبة السكانية لم تكن متوقعة، فأغلب السكان كانوا من الأمهات اللواتي بدون أزواج ويعتمدون في حياتهم المعيشية على الإعانة الاجتماعية بشكل كبير. وفي عام ١٩٦٥م فقط ٩٩٠ من عدد ١٠.٧٣٦ من سكان برويت إيجو كانوا من الرجال البالغين، والعديد من السمات التي لاقت الإشادة والمديح في المنتدى كانت مصدراً لإحباط سكان المشروع، ومن الأسباب أنه كان ينظر إليها على أنها غير مأمونة، كان هناك سهولة في الوصول إلى المباني، وكان يجب على النساء أن يذهبن إلى التسوق في مجموعات. وكان هناك القليل من أجل الأطفال والمراهقين للقيام به. لذلك أغلبهم اتبع السلوك الانطوائي، ومن المفترض أن الأشجار والأنهار تهوي إلى الحضيض مع الزجاج والقمامة، وأُقيمت صناديق البريد على الطابق الأرضي - الاحتمال غير المتوقع لمكان الملتقى - وغرف المجتمع كانت مخربة وكذلك الممرات، والجماعات كانت وسيلة للضغط، وأصبحت السلالم أماكن تبعث على الخوف. وأصبحت القمامة مكدسة على المنحدرات، وأدت قلة أماكن الحمامات إلى تبول الأطفال في أي مكان كما انفجرت المواسير في الشتاء وكان هناك اقتراح يتكلف ٧ مليون دولار في عام ١٩٥٦م لإعادة تشكيل مخطط تحويل صالات العرض التقليدية في الممرات، وبحلول منتصف الستينيات ظهر المشروع وهو في حالة سيئة في الوقت الذي لا تزال الهيئة العامة للإسكان ذات السمعة مدانة بمبلغ ٣٠ مليون دولار للإنشاء وتسعى للحصول على الأموال اللازمة للهدم (Montgomery, 1966). وبحلول عام ١٩٧٠م كانت فارغة بنسبة ٧٠٪. فبدأ الهدم في يوليو ١٩٧٢م، وقد رحب بذلك الناقد المعماري تشارلز جنكس Charles Jencks وذلك بسبب وفاة العمارة الحديثة وميلاد عمارة ما بعد الحداثة. وكان للفشل أثر كبير على تفكير الممارسين ومخططي المدينة. فهجر العديد من ممارسي مهنة العمارة اهتماماتهم الاجتماعية. وقد كان هذا صعباً للغاية. وقد اهتم العديد من المخططين بتحسين القضايا الاجتماعية والاقتصادية بدلاً من طبيعة البيئة التي تم بنائها (انظر الشكل رقم ٧،٢١).



Adapted from Montgomery (1966)

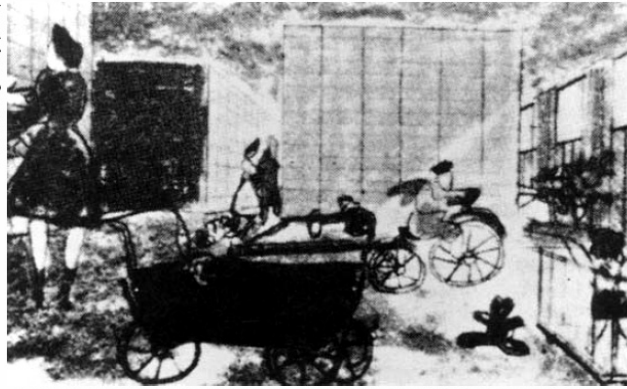


(ب)

Drawing adapted from Newman (1974) by  
Thanong Poonterakul

(أ)

Source: Montgomery (1966)



(ج)

Photograph by Mat Mizuki; Source: Montgomery (1966)



(د)

الشكل رقم (٧, ٢٠). برويت إيجو ، سانت لويس. (أ) أيزوميتري للموقع. (ب) رسم بياني للقطاع العرضي والمساقط الأفقية للأدوار. (ج) الرسم المعماري للسلوك المتوقع في الرواق. (د) الرواق في الواقع.



الشكل رقم (٧، ٢١). بروت إيجو Pruitt Igoe قبل الهدم.

وقد أظهر هذا المشروع ، إلى جانب الأمثلة البريطانية والفرنسية المماثلة محدودية العمارة وطريقة البناء التي تحدد السلوك الاجتماعي سواء كانت جيدة أم سيئة ، وأصبح جلياً ضرورة وجود الدعم الاجتماعي ، فضلاً عن التصميم المادي في جدول أعمال التصميم العمراني. وهذه الحاجة معترف بها في الثلاثينيات ، ولكنها أصبحت في طي النسيان ، أو التجاهل في الخمسينيات. وقد أصبح واضحاً في الأحداث الماضية وأن هناك الكثير مما ينبغي الاهتمام به كالفراغات بين المباني - والتخطيط العام للمنطقة على نطاق واسع - والتسهيلات التي تقدم. وكان تصميم بروت إيجو Pruitt-Igoe حسن النوايا ، ولكنه كان مبنياً على أساس نموذج غير مناسب لتحقيق الغرض منه ، وقد قطعت نظرية التصميم العمراني والإسكان شوطاً طويلاً منذ ذلك الحين ولكن الممارسة تختلف.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Editorial (1951). Slum surgery in St Louis: a new apartment type. *Architectural Forum* 94 (April): 128-36.
- Montgomery, Roger (1966). Comment on 'House as haven in the lower class'. *Journal of the American Institute of Planners* 32 (1): 23-31.
- Montgomery, Roger (1985). Pruitt-Igoe: policy failure or societal symptom? In Barry Checkoway and Clive Patton, eds., *The Metropolitan Midwest: Policy Problems and Prospects for Change*. Urbana, IL: University of Illinois Press, 229-43.
- Newman, Oscar (1974). *Defensible Space: Crime Prevention through Urban Design*. New York: Macmillan.

## حالة دراسية Case Study

رالي بارك، سيدني، أستراليا: تصميم الضواحي الموجهة نحو السوق (١٩٨٢-٢٠٠٠م)

Raleigh Park, Sydney, Australia: A Market-oriented Suburban Design (1982-2000)

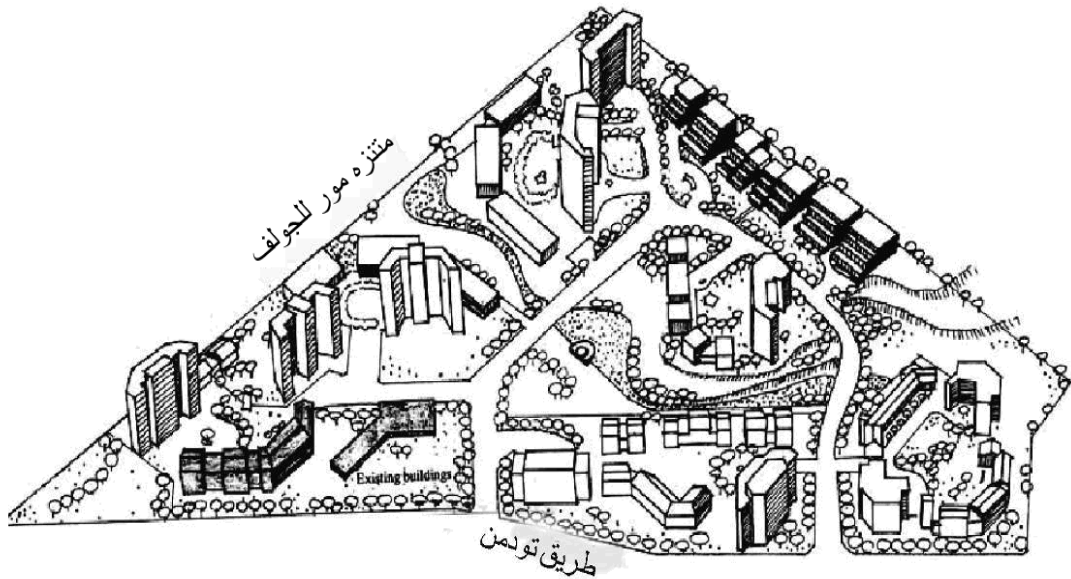
إن خلق التصميمات العمرانية الكلية في البلاد الديمقراطية لا يكون مباشراً، حتى في حالة وجود أهداف مالية أو النفوذ السياسي وراء هذه التصميمات وتطويرها. ورالي بارك هو مشروع تنموي مقام على موقع مثلث الشكل، ذو مساحة ٣٠ أكر/ فدان (١٢,٣٤ هكتار) جنوب وسط سيدني. وهو عبارة عن تصميم عمراني كلي - منطقة الضواحي تستند على مبادئ المدينة الحديقة Garden City و بمقياس المجاورة. ولقد كانت أرض صناعية، ومصنع سجاثر (دبليو. دي. و إتش. أو. ويلز W.D. & H.O. Wills)، مع المرافق الترفيهية لعمال المصنع الذي كان يشغلها سابقاً. مثل برويت إيجو Pruitt-Igoe، فقد حصل رالي بارك Raleigh Park على جائزة في التخطيط من المعهد الملكي الأسترالي للمخططين the Royal Australian Institute of Planners في عام ١٩٩٦م، وجائزة التصميم في عام ١٩٩٨م من معهد التنمية العمرانية في أستراليا the Urban Development Institute of Australia، وهذا بعد أن اكتمل تنفيذه وتم تشغيله. و رالي بارك يختلف اختلافاً كبيراً عن برويت إيجو وهو لأناس ظروفهم المالية مختلفة.

والتنمية هي المشروع المشترك بين اثنين من شركات التطوير العقاري: ميرفاك المحدودة Mirvac Ltd. و ويستفيلد هولدنغ المحدودة Westfield Holdings Pty Ltd، وقد تم تصميمه بواسطة ميرفاك إتش بي أيه Mirvac's HPA بالاشتراك مع هنري بولاك معماريون Henry Pollack Architects. وقد سمي المتنزه (البارك) على اسم السير والتر رالي Sir Walter Raleigh والذي أحضر التبغ إلى أوروبا من أمريكا الشمالية. والموقع يتألف من ستة أبراج سكنية تتراوح ارتفاعاتها بين ثمانية وثلاثة عشر طابقاً، ووحدات سكنية مؤلفة من ثلاثة طوابق يمكن الوصول إليها سيراً وعدد ١٥٠ منزلاً (وهو أقل بكثير من المسموح به قانوناً لعدد الوحدات). وقد تم الاحتفاظ بالمباني الإدارية لمصنع السجاثر وكذلك المرافق كمكان للاستئجار التجاري ومكان للعامة. إن تاريخ التنمية متقلب؛ فالموقع مر بين أيدي عدد من المطورين وشركات التصميم قبل تنفيذ الخطة التي أنشئت من أجله.

لقد جاء الحافز لهذا المشروع من حكومة حزب العمال في السلطة في نيو ساوث ويلز New South Wales في عام ١٩٨٢م، ليأخذ بذلك الحكومة المحلية، لمدينة راندويك Randwick على حين غرة. وقد أعلنت حكومة حزب العمال أن موقع مصنع السجاثر من شأنه أن يتحول إلى مشروع تنموي للإسكان كجزء من مجموعة أكبر لمشاريع إعادة التطوير، وكان ذلك يهدف إلى تأمين غالبية المقاعد التي يسيطر عليها حزب العمال في الانتخابات المقبلة للدولة، ومع ذلك فقد أخذ التجار والسكان المحليون، المقترح إلى "محكمة الدولة المختصة بالأراضي والبيئة" متحدين الحكومة على هذا الإجراء. والقضية أصبحت موضع نقاش عندما أقرت الحكومة مشروع قانون المصادقة

على بطلان عملية التخطيط! وبناء على ذلك تم الاجتماع بمجلس مدينة راندويك في عام ١٩٨٤م من قبل وستفيلد القابضة Westfield Holdings في مشروع مشترك مع أمتيل Amtil ، والشركة الأم دبليو. دي. وإتش. أو. ويلز ليتم تطوير الموقع. وكان فريق المعمارين مكوناً من جاكسون، وتيس، وتشيسترمان وشركاه Jackson, Teece, Chesterman & Partners. وهذا المخطط الذي كان يبدو وأنه لا توجد فكرة كامنة "مركزية" من وراء ذلك (انظر الشكل رقم ٧،٢٢) لم يتم المضي فيها.

وفي عام ١٩٨٦م حصلت وستفيلد Westfield على تصديق لد الميعاد النهائي للمشروع، وكذلك الموافقة على شراء حصة من أصل أمتيل Amtil من المشروع. وقبل انتهاء الموعد الجديد بوقت قصير، وبعد مفاوضات طويلة وجديرة بالاعتبار، قامت حكومة الولاية بشراء الأرض من وستفيلد بمبلغ ٣٠ مليون دولار، وقامت بطرح المناقصات لتطوير حوالي عدد من ١٢٠٠ - ١٤٠٠ منزل على الموقع (باستثناء الجزء الذي كانت وستفيلد قد بدأت فيه بالفعل وقامت ببناء عدد ١٥٥ وحدة سكنية).



Drawing by Thanong Poonteerakul used with permission of the architects

الشكل رقم (٧،٢٢). رالي بارك Raleigh Park: اقتراح جاكسون، وتيس، وتشيسترمان وشركاه.

وفي ديسمبر ١٩٨٨م، قامت المؤسسة الوطنية لأستراليا نيو ساوث ويلز NSW بإدراج مصنع السجائر ضمن قائمة المباني التي لها أهمية معمارية. والعقدة في ذلك الوقت أن المصنع كان مؤجراً، لشركة إنتاج الأفلام فيرجو للإنتاج Virgo Productions ، والذين كانوا يريدون إقامة مكان دائم لصنع الأفلام والبرامج التلفزيونية. و شركة فيرجو تقدمت للحكومة بعرض للإبقاء على المباني القائمة لأغراضهم الخاصة. وقد فشل هذا الاقتراح. وفازت

شركة وستفيلد القابضة بالمناقصة بمبلغ ٤٣ مليون دولار وذلك لسمعتها وكان هذا بالاشتراك مع شركة ميرفاك Mirvac كطرف معني بالأمر.

والتصميم الذي برز يتكون من طريق حلقي بسيط يتصل به طريق في منتصفه (الشكل رقم ١٧,٢٣). هناك بوابة واحدة "لحراسة" دخول السيارات إلى الموقع وتقع على طريق تودمان Todman وعدد من مداخل المشاة (وغالباً ما تكون مغلقة). والمباني السكنية على خط واحد بالطرف الشمالي للموقع والذي يواجه ملعب مور بارك للجولف Moore Park golf. أما ما تبقى من الموقع فهو مخصص لمساكن الأسرة الواحدة، ومكون من طابقين في الارتفاع وفي تشكيل لولبي. و العمارة في الثمانينيات كان أسلوب بنائها نموذجياً وهو ما بعد الحداثة التاريخية وهذا أسلوب يهدف إلى النداء الذي وجهته السوق الآسيوية - للكثير من المساكن التي تباع للمستثمرين في هونج كونج. وهذا هو الذي يعطي الموقع طابعه الجميل (انظر الشكل رقم ٧,٢٢ ب، ج) وكانت المحافظة على الأشجار الناضجة والكثير من الزرع قد أضيف لإعطاء جو شبه واحة عالي النوعية. والمتنزه المركزي يعمل بمثابة جهاز للسيطرة على الفيضان. هذا وقد تم الحفاظ على مبنى الإدارة بمصنع السجائر لكي يصبح مكاتب خاصة، مع توفر الشعور بالاستمرارية التاريخية لهذا الموقع، و المشروع وبعد ظهور بعض المشاكل في وقت مبكر بسبب الركود الاقتصادي في التسعينيات قد نجح تسويقياً. أوائل المشترين من الوحدات السكنية جعلت استثماراتهم المالية سليمة، وأصبح متنزه رالي نموذجاً للتصميم العمراني الكلي في سيدني حيث التطوير، والمصممون العمرانيون والمعماريون ومهندسو تنسيق المواقع يكونون فريقاً واحداً، وهذا المشروع قد حفز تطورات مماثلة أخرى، وتوجد مخاوف بشأن مفهوم بوابات المجتمعات (Blakely and Snyder, 1997; Low, 2003) على الرغم من أنه قلما يوجد أي شخص يحرس البوابة في رالي بارك .

#### المراجع الرئيسة Major References

Mirvac/Westfield (1997). Raleigh Park. A report prepared for the Urban Development Institute of Australia. Sydney: The authors.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٧، ٢٣). رالي بارك، سيدني. (أ) نموذج للمخطط كما تم بناؤه. (ب) منظر لتنسيق الموقع.

## حالة دراسية Case Study

ترودسلاند، بالقرب من كوبنهاجن، الدنمرك: تشييد الإسكان المشترك من (١٩٧٨-١٩٨١م)

Trudslund, Near Copenhagen, Denmark: A Cohousing Development (1978-81)

تقع ترودسلاند في مدينة بيكرود Birkerød في الشمال من كوبنهاجن. إنه تصميم عمراني كلي لمجتمع سكني صغير (للوصف الكامل انظر (McCamant and Durrett, 1993)، وإن موجز هذا التصميم اعتمد على المثال المجتمعي والذي ظهر في تصميمه المادي، ففي عام ١٩٧٨م جاءت ٢٠ عائلة معاً لتشكيل مجتمعاً تعاونياً حيث يتشارك فيه عدد من أنشطة أصحاب المنازل وأصحاب المسئولية في الحياة اليومية، إن بؤرة الاهتمام بين أولئك موضحة في الشكل رقم (١,٦) هكذا كآنت تركز على أنماط الحياة التي تمنح الشعور بالفردية والإحساس بالانتماء للمجتمع لكل منهما على حد سواء. إن الهدف الرئيس للعائلات هنا كان الحصول على التصريح بالبناء لإسكان مشترك تنموي على الأراضي التي كانت مخصصة للمنازل الفردية المنفصلة، وإن السرعة التي تطلبها تقديم الطلبات والتصاريح من أجل الحصول على تخصيص المنطقة أدت إلى نقص في الوضوح والرؤية للأهداف المجتمعية بين أعضاء هذه المجموعة والتي أدت فيما بعد إلى انسحاب نصف هذه العائلات من المشروع، لذا قامت هذه المجموعة بإعادة هيكلة نفسها وشكلت حالة واضحة.

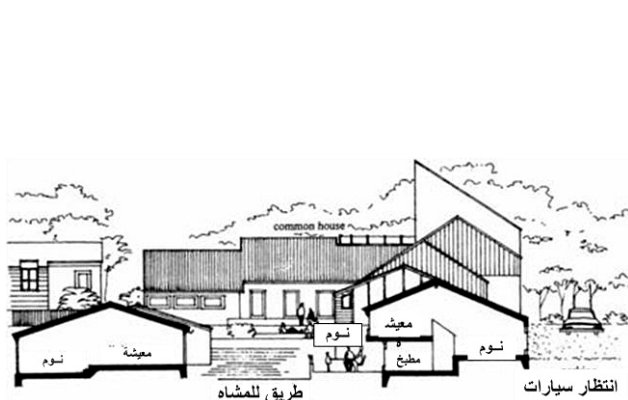
إن عملية الانتقال مما اتفق عليه في الأجندة إلى المشروع المكتمل كانت عملية شاقة وكذلك استهلاك الوقت في اتخاذ القرارات بشكل ديمقراطي لكل الأعضاء المشاركين في مجموعة الإسكان المشترك. كما هو الحال مع كل عمليات اتخاذ القرارات التفاعلية غير المحسومة يتم معالجتها فقط بواسطة بعض الظروف الخارجية. في هذه الحالة كان الخوف هنا من تصاعد نسبة الفائدة في عام ١٩٨٠-١٩٨١م ليصل ويرتفع إلى ٢١٪. لذا فقد قامت المجموعة بسؤال أربعة مكاتب معمارية لتقديم تصميمات مراعية لاهتماماتهم ولقد قرروا التعامل مع المشروع المقدم من فانكوستين معماريون Vankustein Architects. و الشيق هنا أن هؤلاء المعمارين هم من كافحوا بدرجة كبيرة من أجل عملية التكامل والتوصية لدمج الأنشطة المشتركة الجماعية الاجتماعية أكثر مما أراده أعضاء المجتمع أنفسهم. هؤلاء الأعضاء كانوا على درجة وعي عالية لهوياتهم الفردية ولنازلهم على أساس كونها استثمارات مالية. وأرادوا لهذه التصميمات أن تكون غير جدلية وأقل عمومية. فإذا ما انهار هذا المجتمع أرادوا لهذه المنازل أن تباع بسهولة في السوق المفتوحة.

وقد تألفت ترودسلاند في النهاية من ٣٣ مسكناً ومنزلاً مشتركاً. إن هذا المجتمع كان يقع على شارعين للمشاة تصطف عليهما المنازل في مسقط أفقي على شكل حرف (L) (انظر الشكل رقم ٧,٢٤ أ). والمنزل المشترك على شكل حرف (L) توجد مساحة مربعة صغيرة أمامه والتي تقع على تقاطعها. كذلك يوجد هناك فناء للعب الأطفال واحد منهما يقع في منتصف كل شارع، بالإضافة إلى ذلك يوجد أيضاً المناطق الخشبية التي تقع خارج

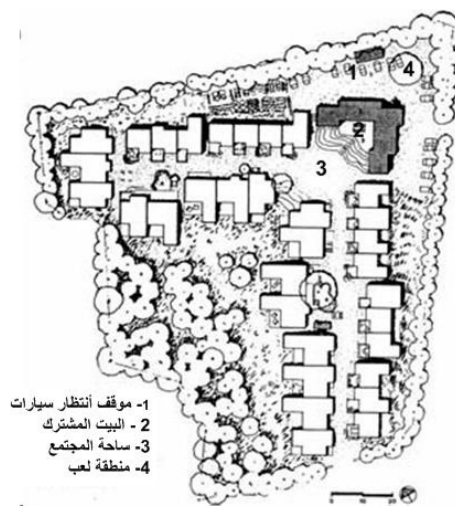
مناطق التجمع للمجموعة على أساس كونها مناطق مخصصة للعب للأطفال. كل منزل له حديقة صغيرة في الأمام ومتاخمة للشارع. والأماكن المخصصة لوقوف السيارات بالخارج.

وهناك منطقة لبرمجة النزاع ظهرت على تصميم المطابخ لكل منزل. هل يجب على تصميمات المنزل أن يكون موحداً لأسباب اقتصادية؟ ونظراً لأن كل عائلة لها الأفكار الخاصة بها لذا فإن المطابخ الخاصة لكل وحدة تكون فريدة ومنفردة (لكل ٣٣ منها). وتتفاوت مساحة المنازل من ٩٠-١٤٠ م<sup>٢</sup> (٩٧٠-١٥٠٠ قدم مربع) وتكلفتها تتراوح من ٧٧ ألف إلى ١ مليون كرونة دنمركية أي ٩١.٤٠٠ ألف دولار أمريكي إلى ١١٧.٦٠٠ ألف دولار أمريكي وفقاً لسعر الدولار في ١٩٨٠م، كذلك إن هذا السعر يتضمن مساهمة مالية في المنزل الجماعي المشترك.

إن الشوارع تعمل كمناطق عمومية وخاصة بالنسبة للأطفال، لكنها بالنسبة للمنازل المشتركة فهي التي تحدث بها الحياة العامة في ترودسلاند، وهذه المنازل تحتوي على مطابخ وغرف طعام حيث يتم هناك الإعداد للوجبات والغذاء، وواحدة من مسؤوليات المقيمين أن يقوموا بطهي الوجبات الجماعية وذلك بالتناوب، وبعض الأعضاء يأكلون معاً في الغالب في غرف الطعام المشتركة، وهناك البعض القليل الذي لا يقوم بذلك. كذلك أيضاً نجد أن المنازل المشتركة لها بعض المرافق التي تقدمها من أجل زائري المسكن سواء للأطفال أو للمراهقين، وكذلك توجد المكتبات وغرفة تجميع الصور وورش ومغسلة الملابس ومخزن. إنها حقاً قلب المجتمع.



(ب)



(أ)

Source: Frank and Ahrentzen (1989); courtesy of Kathryn McCamant

الشكل رقم (٧، ٢٤). ترودسلاند Trudslund ، بالقرب من كوبنهاجن. (أ) مخطط الموقع. (ب) قطاع عرضي منظر للشارع.

إن مشاريع الإسكان المشترك كما في ترودسلاند توضح ذلك التنوع في التصميمات العمرانية الكلية. والعديد من التصميمات العمرانية الكلية نتجت عن عمليات اتخاذ القرارات الاستبدادية على أعلى مستوى بينما ترودسلاند تعد بمثابة مثال على البرمجة والتصميم التعاوني لأنشطة التصميم. وهناك العديد من الأيدي التي تقوم



بالنوعين معاً، ولكن الجهود المشتركة بالرغم من أنها كذلك، كان هناك مشروع واحد نفذ عن طريق مكتب معماري واحد وفقاً لتطلّعها. وكان الهدف توفير حياة اجتماعية غنية لأعضائها وللأطفال وللبالغين على السواء والعديد من مظاهر الحياة المشتركة بينهم. هناك أيضاً أنواع أخرى من الإسكان التنموي المشترك (على سبيل المثال كبار السن) لكن فلسفة وعملية الإنشاء التي وراءها جميعاً متشابهة.

إن الموجز السلوكي الواضح يعتمد على ركيزة من الاتفاق المتبادل على التوقعات المملة أكثر من ارتكازها على التصميم، هذه الملاحظة تجمع بقوة وبالأخص الأماكن شبه العامة: (مثل الشوارع) وشبه الخاصة أو الأماكن الخاصة للمجموعة مثل أماكن الغرف الداخلية المشتركة. العديد من التصميمات العمرانية الافتراضات السلوكية التي تدعم التصميم الخاص بالحياة العامة تكون من الأفضل معتمدة على هذه الملاحظات، ولهذا هم أكثر تأملاً في هذه الحالة، ولهذا غالباً ما توجد زلة بين ما يقوله الأفراد عن كيفية تصرفاتهم وسلوكهم وما يقومون به بالفعل من سلوك.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Franck, Karen (1989). Overview of collective and shared housing. In Karen Franck and Sherry Ahrentzen, eds., *New Households, New Housing*. New York: Van Nostrand Reinhold, 3-19.
- McCamant, Kathryn and Charles Durrett (1988). *Cohousing: A Contemporary Approach to Housing Ourselves*. Berkeley, CA: Habitat Press/Ten Speed Press.

#### المناطق: أراض لمجموعة من المباني

##### Precincts: Campuses

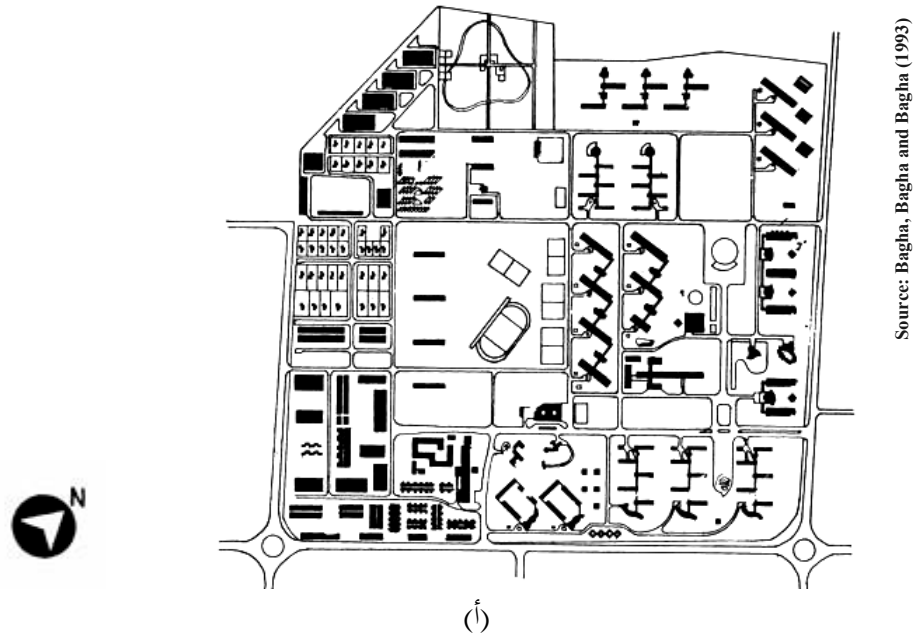
إن مصطلح أراضي لمجموعة من المباني campus كان أول تطبيق له على مخططات الجامعات، وإن فكرة توحيد الحرم الجامعي في المناطق الريفية بعيدة عن الحقائق وعن الإغراءات للحياة اليومية في المدن هو فكر مثالي أمريكي غريب لكنه مشتق منه، ويمكن تطبيقه في مكان آخر. ومنذ الثمانينيات امتدت تسمية أراض لمجموعة من المباني campus لتغطي أنواع وأشكال متعددة من الإنشاءات غير الجامعات: المرافق الطبية ومجمعات المكاتب وحتى المواقع الصناعية. وبالرغم من أن بعض النقاد قد يميزون بين تصميم الحرم الجامعي والتصميم العمراني فإن القضايا التي يواجهونها متطابقة بنسبة كبيرة. العديد من الجامعات هي عبارة عن مدن صغيرة، وإن تجمعات الجامعات التي كانت تصميمات عمرانية كلية كانت كبيرة في العدد بالأخص في السنوات عقب الحرب العالمية الثانية. واليوم يوجد العديد منها في الدول النامية وبالرغم من ذلك فغالباً يطلق مصطلح "كلي" فقط على المرحلة الأولى من إنشائهم.

العديد من المجموعة الأولى من مواقع الحرب العالمية الثانية هي جامعات تأثرت بقوة بمبادئ التصميم الحديث على سبيل المثال (جامعة بنجاب Punjab University في تشانديجار التي صممها بيار جنيريت Pierre Jeanerret وب. ب. ماثور B. P. Mathur وكذلك الجامعة الفنزويلية المركزية التي ستوصف فيما بعد). وكذلك هناك عدد من المواقع الأخرى مثل الجامعة الكاثوليكية في لوفان لانوف Catholic University at Louvain la Neuve في بلجيكا والتي اتبعت الأفكار العمرانية الجديدة وذلك حتى أنها منذ كانت متصورة وهذه الأفكار قبل أن يصاغ مصطلح "التحضر الجديد" (انظر الشكل رقم ٧, ٢٥). لقد حاولوا دمج مدينة و ثوب في مستوطنة واحدة. و كانت بشكل عام تصميمات كقطعة واحدة. ربما أن الأغلبية من الحرم الجامعي بها القليل من التصميم العمراني الذي كان وراء تصميمات الموقع، وكذلك مبانيها، هي في الغالب تصميمات فردية مصممة جيداً ومقامة ببساطة داخل الخضرة في إطار تنسيق موقع إنجليزي معدل.

إن المثاليين للحرم الجامعي المدرجين في هذا الفصل كلاهما يتبع الحداثة في طبيعتها ولكنهما يتبعاً أفكاراً تصميمية مختلفة. أن جامعة فنزويلا المركزية Universidad Central de Venezuela تتبع المبادئ الكوربوزية؛ وجامعة ولاية نيويورك SUNY State University of New York في ألباني Albany ملتزمة أكثر مع الأعمال السابقة لمعماريها، وهذه الأخيرة مدرجة ضمن التراث العالمي، لقد استمر البناء في الجامعات حول العالم خاصة في الدول النامية. ويبدو أن هناك الكثير من الاهتمام قد أعطى إلى عمارة مبانيهم الفردية عن تصميم الموقع ككل. وهذا النقص في الاهتمام بتصميم الحرم الجامعي يعتبر أمراً مؤسفاً. فسنوات الجامعة هي التي لها تأثيرها على الأفراد والذين يحصلون على الامتياز للتعليم العالي، فالبينة التي يحدث فيها هذا التعليم يمكن أن يكون لها الأثر الدائم سواء كان إيجابياً أم سلبياً على اتجاهاتهم نحو جودة التصميم.

### المراجع الرئيسة Major References

Dober, Richard P. (1992). *Campus Planning*. New York: John Wiley. Turner, Paul V. (1984). *Campus: An American Planning Tradition*. Cambridge, MA: MIT Press.



(ج)

(ب)

الشكل رقم (٧، ٢٥). الحداثة والحرم الجامعي التقليدي الجديد. (أ) مخطط جامعة بنجاب شانديجار. (ب) نموذج لوفان لانوف  
 Lauvain La Neuve. (ج) العمود الفقري للجامعة الكاثوليكية في لوفان لانوف عام ١٩٧٩ م.

## حالة دراسية Case Study

جامعة فنزويلا المركزية، كاركاس، فنزويلا: حرم جامعي حديث (١٩٤٤ - ١٩٧٧ م ومستمر)

Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela: A Modernist Campus (1944 - 77 and Continuing)

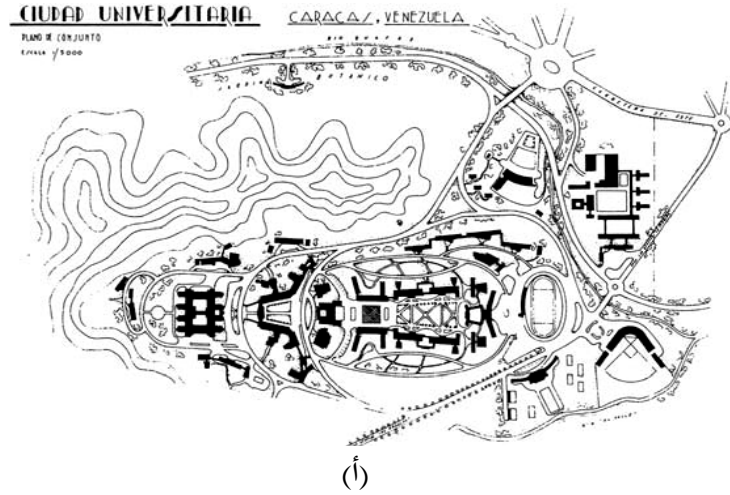
في أكتوبر من عام ١٩٤٣ م أعلن الجنرال أسياس مدينا أنجاريثا General Isaías Medina Angarita ، الذي انتخب بديمقراطية ليكون رئيس فنزويلا القرار ببناء جامعة جديدة وذلك تحت ضغط من رئيس الجامعة المركزية الفنزويلية الدكتور / أنطونيو خوسيه كاستيلو Antonio José Castillo. وأنها سوف تكون مدينة جامعية في موقع جديد على العقارات القديمة التي تقع في إيبارا Ibarra على حدود مركز كاركاس. كذلك فقد اتخذت وزارة الأشغال العامة هذا الاختيار بضغط من الدكتور / أرماندو فيجاس Armando Vegas والذي عرف الإمكانية الكامنة للموقع المركزي في وجود أساسات بحالة جيدة أفضل من غيرها من المتاحة في ذاك الوقت. كارلوس راؤول فيلانويفا Carlos Raúl Villanueva (انظر الشكل رقم ٧،٢٦)، الذي تعلم في باريس وكان مصمم فنزويلا الأول والذي أحضر على متن الطائرة فريق التخطيط الذي كان تقريباً مستعداً فوراً. وكانت عملية التطوير والتنفيذ للخطة الرئيسة في يديه ، لكنها اتسمت بالتنافس بين السياسيين وموظفي الجامعة والمصممين. وإحدى المشكلات كانت أنه بالرغم من أن المشروع قد بدأ تحت رعاية الرئيس مدينا أنجاريثا Medina Angarita لكن عملية تطورها جرت في ظل ديكتاتورية الجنرال ماركوس بيريز خيمينس Marcos Pérez Jiménez والعديد من الأفراد المرتبطين بالجامعة والذين لم يريدوا أن يظهروا أنهم مرتبطين مع هذا النظام السياسي.



الشكل رقم (٧،٢٦). كارلوس راؤول فيلانويفا Carlos Raúl Villanueva.

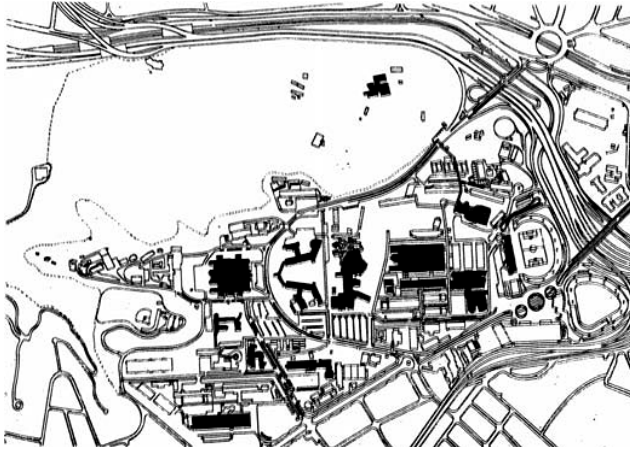
إن مشروع فيلانويفا Villanueva الأول للجامعة في عام ١٩٤٤ م كان متماثلاً ، ومحوره باروك مستنداً على الانضباط الكلاسيكي نظراً لتعليمه في باريس (انظر الشكل رقم ١٧،٢٧). و على رأس هذا المخطط مستشفى الجامعة، والذي يقع أمام عمل نحتي على هيئة رمح ثلاثي الشعب trident مستنداً على ما عمله مايكل أنجلو في الساحة الرئيسة في روما (انظر الشكل رقم ٧،٢٧ ب) مبانٍ لعلم التشريح، وعلم الأمراض ، الذي شكل جزء

الرمح الثلاثي، والتي تحيط بساحة الجامعة، والمباني الأكاديمية صفت على جانبي المحور مع وجود المجمع الرياضي في نهايته. إن العمارة المقترحة للتصميم تأثرت بشدة بفن الديكور Deco Art.



Source: Leal (1991); courtesy of the Archivo Fundación Villanueva

Source: Leal (1991); courtesy of the Archivo Fundación Villanueva



(ج)



(ب)

الشكل رقم (٧، ٢٧). مخططان لجامعة فنزويلا المركزية. (أ) مخطط الموقع عام ١٩٤٤م. (ب) كميدوجليو Campidoglio الساحة الكبرى في روما. (ج) مخطط عام ١٩٥٢م.

في عام ١٩٥٢ كان النموذج المخطط المعدل لفيلانويفا والذي احتفظ بالعديد من المكونات الأصلية وتقريباً في نفس المواقع (قارن الشكل رقم ١٧، ٢٨، ج). إن المستشفى الطبي والرمح الثلاثي مع مدارس علم التشريح والأبحاث الطبية في الفترة من ١٩٥٢-١٩٥٣م قد ظلت كذلك كما فعل مع العناصر الرئيسة للمجموعة الرياضية، لكن المحور الأكبر من التصميم الأصلي قد ابتعد ليعطي أفكاراً أحدث لمواقع المباني شبه المستقلة في الحيز الفضائي، وكانت الساحة المغطاة في عام ١٩٥٣م تربط بينها. والمحاور الكامنة تتصل بشكل غير متناظر مع قاعة المحاضرات الرئيسة Aula Magna والمكتبة (١٩٥٣م). وباتجاه الشرق من هذه المجموعة توجد كليات الحقوق (١٩٥٤م) وكذلك كليتا الهندسة مع مدرسة العمارة التي بنيت

بعدهما في عام ١٩٥٦م. والنهائية الشرقية من الحرم الجامعي تحتفظ بالمجمع الرياضي مع الإستاذ الأولمبي وإستاذ البيسبول الذي يظهر على أساس كونه من الملامح الرئيسة، والورش الخاصة بالمدارس الصناعية الهندسية تم بناؤها في عام ١٩٦٤م وكلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية التي تلتها عام ١٩٧٧م.

وربما يكون الملمح الرئيس لتصميم فيلانوفيا هو ذلك التكامل للأعمال الفنية والمعمارية. وهو لم يوضح أبداً الوضع الفكري الذي كان وراء هذا الاختيار للأعمال الفنية عن غيرها من ذلك الخليط من الأعمال الفنزويلية مع قيادات عالمية، حيث كان هناك ١٠٥ من الجداريات الرئيسة وتماثيل النحت على الحرم الجامعي. لقد كانت حوائط الساحات بها جداريات لفنانين أمثال أسوالدو فيجارو Oswaldo Vigar، وفيرناند ليجر Fernand Leger، وباسكول نافارو Pascual Navarro، أما داخل المباني فالأعمال الفنية كانت للفنان ميكتور بوليو Mector Poleo و بيدرو ليون كاسترو Pedro Leon Castro من بين العديد من الفنانين. و الأعمال النحتية لفنانين من أمثال هنري لورنس Henri Laurens و أنتوني بفنسر Antoine Pevsner وجان أرب Jean Arp الذي زين الساحات. أما القاعة الرئيسة أولاً ماجنا Aula Magna فيوجد بها الصحن الطائرة لألكسندر كالدر Alexander Calder مثل الغيوم الصوتية المتدلّية من السقف (انظر الشكل رقم ٧.٢٩).

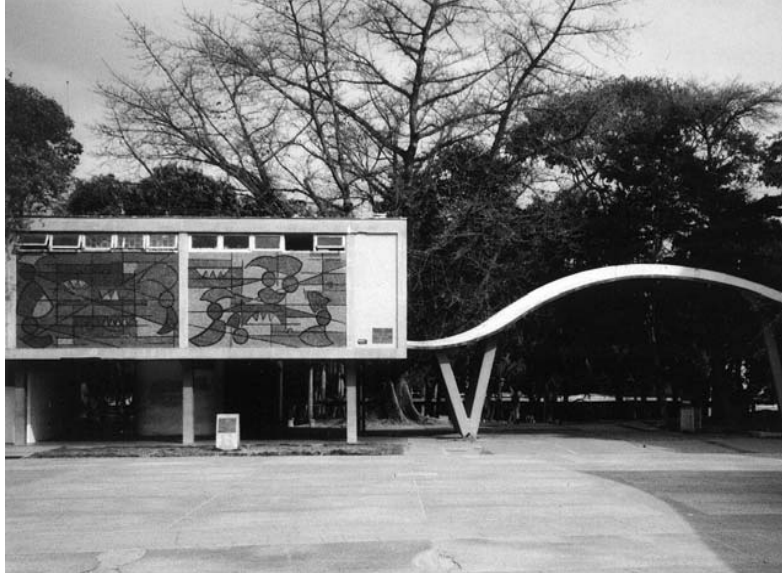


Collection of the author

الشكل رقم (٧،٢٨). منظر جوي للحرم الجامعي عام ١٩٦٠م.

عندما اكتمل الحرم كان عرضاً حقيقياً لعمارة الحداثة (ولو أنه كان من جانب مجموعة واحدة من الأيدي) والفن. ومنذ عام ١٩٧٠م كان هناك بعض القطع التي أضيفت إلى الحرم الجامعي حتى أنها فقدت سلامة أفكار مؤلفها. إن الاضطرابات السياسية في فنزويلا في الفترة ما بين الستينيات إلى التسعينيات الميلادية كان لها أثرها في العديد من التدهور الذي حدث في الأعمال الفنية. فقد كانت الجداريات مغطاة بألواح الكتابة على الجدران،

والمنحوتات ساءت معاملتها، فلقد أصبحت بمثابة رمز ليس للتقدم ولكن للوضع السياسي الراهن، فالتغييرات في الحرم الجامعية تعني أن بعض الجداريات قد تم إحاطتها بجدار مرتفع حتى بدت وكأنها كالمباني الجديدة.



(أ)



Photograph by Giancarlo Cerutti di Ludovico

(ب)

الشكل رقم (٧, ٢٩). منظران لفن جامعة فنزويلا المركزية. (أ) ساحة ركتورات Rectorate عام ١٩٩٨ م على الجدارية التي بها تكوين ساكن وتكوين ديناميكي والتي قام بها أسوالدو فيجار. (ب) القاعة الرئيسة في عام ٢٠٠٤ م.

في وقت مبكر من منتصف السبعينيات الميلادية تم بذل جهد دون أن يكون له نجاح كبير في تنظيف الجداريات وفي حماية التماثيل. وفي عام ١٩٨١م تم هدم مجمع الطعام الذي أنشأه فيلانويفا لكي يفسح الطريق من أجل واحد جديد، و الجدارية الخزفية والتي قام بها فرانيسكو نافيس Francisco Navies قد دمرت بنسبة كبيرة، وكرد فعل لذلك فقد أنشأ رئيس الجامعة الدكتور كارلوس موروس Carlos Moros وحدة من أجل الحفاظ على التراث الفني للجامعة المركزية لفنزويلا. والنحات ميغيل بورللي Miguel Borrelli كان رئيس هذه الوحدة حتى عام ١٩٩٠م. وعليه فالعمل الفني قد انتعش مرة أخرى لكن يمكن للعين البصيرة فقط أن ترى مجهود التصميم العمراني الكلي لفيلانويفا. ولم يعد يسيطر على مخطط الحرم الجامعي ولكن مبانيه الفردية ما زالت تقوم بذلك.

### المراجع الرئيسة Major References

- Larrañaga, Enrique (undated). The University City and the architectural thought in Venezuela. In *Obras de Arte de la Ciudad Universitaria de Caracas/Works of Art of the University City of Caracas*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 45–62.
- Leal, Ildefonso (1991). *Historia de la Universidad Central de Venezuela*. Caracas: Ediciones del Rectorado, Universidad Central de Venezuela.
- Moholy-Nagy, D. M. A. Sybille, P. (1964). *Carlos Raúl Villanueva and the Architecture of Venezuela*. London: Tiranti.
- Villanueva, Paulina (2000). *Carlos Raúl Villanueva/ Paulina Villanueva/Macía Pintó*. New York: Princeton Architectural Press.

### حالة دراسية Case Study

**جامعة ولاية نيويورك في ألباني، نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية: جامعة ذات كتلة ضخمة (١٩٦٠م+)**

**The State University of New York at Albany, New York, USA: A University as a Superblock (1960+)**

لقد نتج عن ج. إ. بيل G.I. Bill للتعليم في الولايات المتحدة زيادة هائلة في الطلب على التعليم العالي بين قدامى المحاربين في الحرب العالمية الثانية. هذا الطلب الذي زاد مع وصول "جيل طفرة المواليد" على الساحة الأمريكية. ففي خلال عام ١٩٦٠م توسعت جامعة ولاية نيويورك State University of New York بسرعة كبيرة في العديد من المواقع بولاية نيويورك متضمنة ألباني Albany التي هي عاصمة لها. كونها مؤسسة علمية عامة، فإن تطوير جامعة الولاية كان قد تأثر تأثراً كبيراً بالمشاكل الداخلية السياسية بالمجلس التشريعي للدولة.

لقد كان للحاكم الجمهوري للولاية نيلسون روكفلر Nelson Rockefeller المبادرة والطاقة لتشكيل تطوير نظام جامعة الولاية، فعندما وصل إلى السلطة كان نظام كلية الولاية في حالة فوضى مع سمعة أكاديمية فقيرة ووجود العديد من الأقسام والمدارس المبعثرة في أنحاء الولاية، وقد اتخذت القرارات على أسس وأسباب سياسية أكثر منها أكاديمية. وتمسك روكفلر وعائلته على المدى الطويل بالاهتمام بالتطوير المادي للمدن وعمارتها. فقد وضع اهتمامه بالتعليم وبالعمارة من أجل العمل لصالح الولاية.



كانت الخطوة الأولى في خطة روكفلر هي تأسيس صندوق تمويل وهو تمويل التشييد للجامعة الولاية State University Construction Fund (SUCF)، وذلك من أجل تمويل المرافق الجديدة التي يمكن لها أن تجذب المزيد من نوعية الطلاب مرتفعي الجودة إلى نظام الولاية. وبالتالي فإن رفع الحالة الجامعية يمكن له أن يعمل كمحفز من أجل مرافق أفضل وبناء تسهيلات أفضل وبتوازٍ مع هذه الخطوة تم تأسيس صندوق تمويل المنح الدراسية وذلك لتوفير فرص تعليمية للطلاب المضارين مالياً.

كانت جامعة ولاية نيويورك بالبناني في مركز المدينة وسط سلسلة من الجامعات المزدحمة ومبانٍ أخرى مثل المستودعات التي كانت تختار لتسهيل عملية التدريس. لقد استخدم صندوق التمويل الإنشائي للجامعة الولاية SUCF ليفحص ويدقق على البرامج التعليمية والمرافق لمثل هذه المعاهد الخاصة بالولاية. فقد قام معماريو أقسام الولاية بعمل بعض الرسومات الابتدائية للحرم الألباني الجديد وبالتالي لموقع مساحته ٢٩٠ أكر/فدان الذي امتد بعد ذلك إلى ٣٦٠ أكر/فدان (١٤٥ هكتاراً) والتي كانت مقامة لنادر ريفي ضخم ألباني، الذي يقع على مشارف المدينة والذي اختير ليكون الحرم الجديد فضلاً عن غيره من ثلاثة أماكن ومواقع مركزية. هذه المواقع العمرانية تم رفضها بسبب ارتفاع التكلفة المالية وضرورة إزالة منازل لعائلات قبل البدء في الإنشاء. كذلك فإن أعضاء النادي الريفي كانوا معارضين لاستحواذ الولاية على الأرض، وكذلك السياسيون خشوا من انتقال الجامعة إلى خارج المدينة وقد يؤدي ذلك إلى المزيد من انحدار ألبانيا المركزية. ولكن هذا المشكل استرضى الجميع بالسعر الذي دفع في الموقع واسترضى السياسيين عن طريق القرارات. ومرة أخرى يقاد عن طريق روكفلر لبناء مركز لحكومة الولاية الجديد وكذلك ساحة مجاورة لمباني الولاية المتواجدة في مركز المدينة. ثم توالى البناء والتصميم على يد هاريسون وأبروموفيتز Harrison and Abromovitz والذي يسمى الآن على اسم روكفلر (انظر الشكل رقم ٧.٣٠).

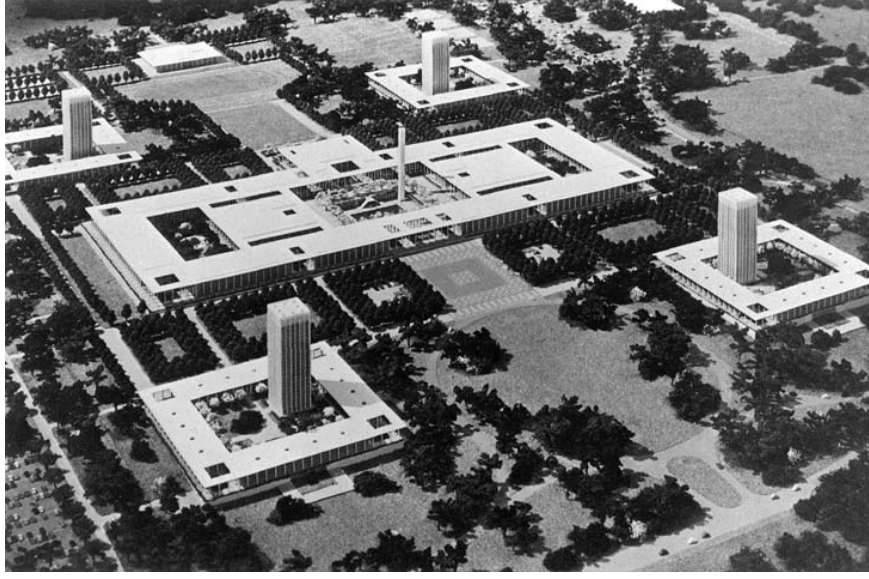
إن الهدف الأول للجامعة كان توفير أماكن لعدد ١٠,٠٠٠ طالب مع حوالي نصفهم للعيش في الحرم الجامعي، ولقد تم توظيف إدوارد دورل ستون Edward Durrell Stone ليكون المعماري للجامعة بعد والاس هاريسون Wallace Harrison وهو المخطط الأصلي الذي انسحب من دوره فيه. أما عن مخطط ستون فقد كان بسيطاً (انظر الشكل رقم ٧.٣١). وجميع المباني الأكاديمية كانت متجمعة على المنصة الضخمة والسقف المستمر - كنوع من الأبنية الضخمة. والهدف من ذلك كان تقليل تكلفة الطرق والمنافع ولتوفير بيئة مريحة ومنطقية في خلال شتاء شمال الولاية القاسي في نيويورك. (ولسوء الحظ أدت تركيبة هذه المباني إلى بيئة قاسية في الشتاء بسبب توجيه الرياح إلى فراغات المجمع المفتوحة). أما عن سكن الطلبة فقد كانت متجمعة على شكل أربع مجموعات من حول المنصة الرئيسة لتشكّل منطقة للمشاة والتي يمكن عبورها سيراً على الأقدام خلال خمس دقائق. وكل مجموعة سكن تتجمع حول ساحة مربعة الشكل مشكلة عن طريق ثلاثة طوابق من المنصة. داخل كل ساحة مربعة الشكل يوجد برج يتكون من ٢٣ طابقاً يسع لتسكين ١٢٠٠ طالب. وهناك أيضاً المرافق التي توفرت من أجل الترفيه ومواقف السيارات في نطاق محيط الحرم (Birr, 1994).

ولقد أكمل ستون Stone مؤخراً معهد العلوم النووية والتكنولوجية في روا لبندي Rawalpindi وقد تبنى ملامح من هذا التصميم في الحرم الجامعي بألبارني. وهذا الحرم عبارة عن مجمع متمائل ومزين بالأروقة والقباب والنوافير، وفي وسط المنصة المركزية يوجد البرج في الفراغ المفتوح والذي بمثابة العقدة Node. كذلك الأشجار المزروعة بشكل خط مستقيم تحسن من تشكيل هذه التركيبة. والطلاب يتجمعون معاً هنا في العديد من الأحداث بشكل مخطط أو تلقائي. وعلى المستوى الأقل يوجد هناك نافورة وبركة عاكسة. والتجربة المعمارية الرئيسة تأتي من مجموعة المشاهد المتعاقبة التي يراها الفرد في انتقاله من المحيط إلى مركز المجمع.

لقد أنشأ ستون كتلة من المباني الضخمة مع بيئة صالحة للمشاة بداخلها. ونجد أن المباني الجديدة، على أية حال، تقع خارج هذه الكتلة، ففي تحليل للحرم الجامعي في عام ١٩٩٩م من قبل مجموعة هيلير Hillier Group وجدت أن الزائرين لأول مرة كانوا مرتبكين جداً في زيارتهم لمخطط الجامعة، حيث لا توجد معالم تعطي الإحساس بالاتجاهات، وكذلك فإن التصميم المتمائل جعل من الصعب الربط بين موقع ما والمكان المقصود الذهاب إليه، إن هذا المخطط هو تصميم عمراني كلي مع روكفلر وكونه حاكماً، و كرئيس لنظام جامعة الولاية، وعمله كمعماري يداً بيد مع صندوق تمويل الإنشاءات بجامعة الولاية. لقد لاقى هذا الحرم الجديد أهدافه فقد أعطانا جامعة ولاية نيويورك في مجملها ذات شكل وهيئة عالية القيمة وقادرة على المنافسة الفعالة مع الجامعات الخاصة ذات فريق العمل المؤهل جيداً وكذلك الطلبة.



الشكل رقم (٧,٣٠). ساحة إمبراطورية ولاية روكفلر - ألبارني ، نيويورك.



Source: Turner (1984)

الشكل رقم (٧, ٣١). جامعة ولاية نيويورك في ألباني.

### المراجع الرئيسة Major References

Birr, A. Kendall (1994). *A Tradition of Excellence. The Sesquicentennial History of the State University of New York at Albany*. Virginia Beach, VA: Donning.

### المناطق: الشوارع

#### Precincts: Streets

كان هناك مشاريع عديدة لتحسين الشوارع حول العالم. وهي بشكل عام مشاريع تنسيق المواقع ولا تتعامل مع العناصر المحيطة والتي تجعل من الشارع شارع. فالبارون هوسمان Houseman في إعادة تصميمه لباريس تحت رعاية نابليون الثالث كان تصميماً ثلاثي الأبعاد بدرجة كبيرة. وبالرغم من ذلك كانت الشوارع مصممة على أنها وحدة والمباني التي تشكلها كانت مبنية على يد مقاولين مختلفين. فباريس التي بناها هوسمان كانت باتساعها بشكل واضح تصميماً عمرانياً قطعة واحدة تتبع خطوط إرشادية لكن أولئك الذين ألهموا بهذا العمل نسوا هذه النقطة.

ألبرت سبير Albert Speer عمل تحت رعاية ديكتاتور آخر وهو هتلر Hitler ما أثمر لكنه كان تصميماً عمرانياً كلياً أساسه شوارع عريضة مشجرة على نطاق واسع لبرلين. وكان التصميم مهتماً بدرجة كبيرة بالجودة ثلاثية الأبعاد للشارع. تذكارية في طبيعتها فهي صممت لإثارة الإعجاب، وهكذا كان الحال مع طريق انتصار الاشتراكية في بوخارست Avenue of the Victory of Socialism. فلقد بني كلياً عن طريق تمويل الولاية. وهناك أيضاً الطرق الأقل طموحاً في تصميمها فقد بنيت على أنها تصميمات عمرانية كلية. إن الشوارع ذات النهايات المغلقة cul-de-sac في

رادبيرن Radburn هي جزء من تصميم كبير لوحدة الجوار السكنية المتكاملة (انظر الشكل رقم ٧، ١٩ ب). وفي الآونة الأخيرة، "وونرف" woonerf (أو ما تسمى الآن مناطق سكنية home zones وهي عبارة عن شارع متعدد الاستعمالات ومنازل متاخمة له) والتي استحوذت على خيال كثير من المماريين. وهو مصمم بحيث يستوعب فراغات للعب الأطفال ومكان لانتظار السيارات (Biddulph, 2002). لقد استعملت الشوارع ذات النهايات المقفلة في رادبيرن بنفس الطريقة مع أنها لم تكن مخططة مسبقاً لذلك. هذا وقد وقع الاختيار على مثال وصفي هنا على المقياس المضاد ألا وهو الشارع الكبير. هل ما زال سينظر إلى هذا الشارع في يوم ما على أنه شارع عظيم؟ في وقتنا الحالي يعتبر مدينة أشباح.

### المراجع الرئيسة Major References

- Biddulph, Mike (2002). Towards successful home zones in the UK. *Journal of Urban Design* 8 (3): 217–41.  
 Jacobs, Allan (1993). *Great Streets*. Cambridge, MA: MIT Press.  
 Moudon, Anne Vernez, ed. (1987). *Public Streets for Public Use*. New York: Van Nostrand Reinhold.

### حالة دراسية Case Study

طريق انتصار الاشتراكية، بوخارست، رومانيا: منطقة إدارية حكومية (١٩٧٧-١٩٨٩م)

The Avenue of the Victory of Socialism, Bucharest, Romania: A Government Precinct (1977-89 but Continuing)

بعد الحرب العالمية الثانية تم تأسيس ديكتاتورية شيوعية في رومانيا تحت رئاسة الرئيس نيكولاي تشاوشيسكو Nicolae Ceausescu. فقد بدأ تشاوشيسكو عدداً من مشاريع التصميم العمراني على مستوى واسع كجزء من برنامجه لتحويل رومانيا إلى دولة حديثة. وهذه الجهود انصبت على بوخارست وهي المدينة التي دمرت بشكل سيء بسبب زلزال رئيس في أوائل عام ١٩٧٧م. ومن أجل إعادة بناء المدينة فقد أعلن تشاوشيسكو أن المباني سوف تصمم على أحدث الخطوط، وهو أيضاً استغل الفرصة، وقام بهدم العديد من المناطق ذات البنية السليمة لكي يتمكن من بناء مجمع حكومي جديد. وهذا المجمع كان بمثابة احتفال لنظامه السياسي الجديد. وكذلك فقد كانت فرصة للتخلص من ربع المدينة التي كانت مليئة بالمنازل الفردية التي تخص القوى القديمة والنخبة المثقفة. كما أعلن تشاوشيسكو:

"أنا أبحث عن تمثيل رمزي لعقدين من التنوير والذين عشنا خلالهما؛ فأنا أحتاج لشيء عظيم،

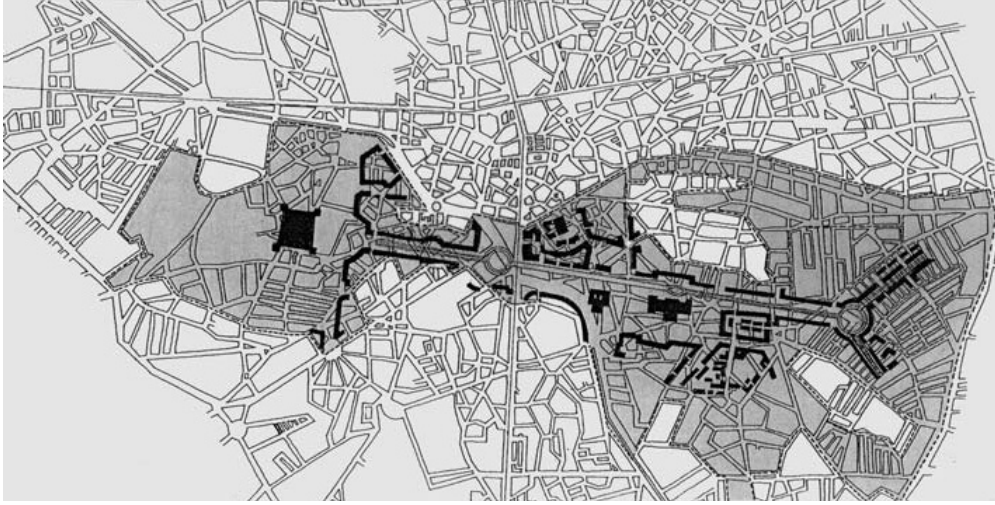
شيء عظيم جداً الذي يعكس ما أنجزناه بالفعل" (Ceausescu cited in Cavalcanti, 1997).

والمصلحة العامة تم تعريفها في شروط تشاوشيسكو الخاصة .

كان المعماري الرئيس لدى تشاوشيسكو هو الدكتور ألكسندرو بوديستيانو Alexandru Budisteanu والذي كان مؤمناً بأن التطوير للطرق الكبيرة التذكارية هو الطريق لخلق مدينة جميلة. وكغيره من المعماريين الآخرين الذين عملوا من أجل الديكتاتوريين فلقد كانت باريس في مخيلته. وكانت إحدى رغبات تشاوشيسكو هي بناء "انتصار الاشتراكية" Victory of Socialism وهو مركز مدني في بوخارست. ولإنجاز ذلك فلقد عمل خارج إطار العمل القانوني المتواجد من أجل تخطيط المدينة في رومانيا وذلك عن طريق تأسيس قانون جديد وتنظيمات بنائية تحكم إعادة بناء المدن بالدولة لتناسب أغراضه. ولقد كان هدفه هو هدم القرى سواء (عمرانية أو ريفية) والاستعاضة عنها من وجهة نظره بالتصميم العمراني الحديث و العمارة الحديثة، فأبي ملاحظة أبدأها كانت تؤخذ على أنها اتجاه تصميمي ومن كان يعترض من المعماريين كان يفقد وظيفته.

والموقع الذي اختير لمشروع المركز المدني كان في حي أورانس Uranus من المدينة، وذلك بسبب أهميته التاريخية وموقعه المرتفع. وفي عام ١٩٧٨م تم عقد مسابقة من أجل تصميم مركز المدينة وذلك لكي تضفي المظهر الديمقراطي على اتخاذ القرار، وذلك كان خداعاً. هذا وقد أعلن عن البرنامج لفظياً ولقد اختار تشاوشيسكو الفائز وكانت أنكا بيتريسكو Anca Petrescu على الرغم من وجود هيئة للمحكمين أعضاؤها من صفوف المعماريين. لقد بدأت عملية تدمير الموقع في ١٩٧٨م مع العديد من السكان القاطنين فقد أعطوا نحو ٢٤ ساعة فقط لإخلاء منازلهم. ١٤,٠٠٠ فرد قد رحلوا، وأعيد تسكينهم على ضواحي المدينة. وهذه المغادرة للناس أفقدت الحياة الاجتماعية والعقلية لبوخارست المركزية، وذلك لأن هذه المغادرة تتضمن الفنانين والمدرسين والكتاب والعديد من الأفراد أصحاب المهن.

إن الطريق الكبير (طريق انتصار الاشتراكية) يبلغ طوله ٣,٥ كم (بشكل هادف ليكون أطول من طريق الشانزيليزيه في باريس) وعرضه نحو ٩٢ م ماراً بأجزاء من القلب التاريخي للمدينة وتصطف على جانبيه مباني ذات نمط "كوري شمالي" اشتراكي (انظر الشكل رقم ٧,٣٢ أ، ب) فنحو ٥٠ ألف وحدة سكنية قد دمرت لتخلي الطريق لذلك، والعديد من المباني التاريخية قد دمرت في هذه العملية. والمدينة القديمة الآن أصبحت صغيرة بسبب كل عمليات التشييد الجديدة.



Drawing adapted from Calvacanti (1977) by Chao Wong

(أ)



Photograph by Ruth Durack

(ب)

الشكل رقم (٧،٣٢). طريق انتصار الاشتراكية في بوخارست. (أ) مسقط أفقي يظهر آثاراً للمباني والمنطقة المهدامة. (ب) الرؤية من الطريق نحو البيت الجمهوري.

إن برنامج البناء التي تخطط الطريق لم تكن واضحة أبداً، فلقد بنيت لتعطي الشارع إطاره. وكانت ذات ارتفاع موحد لنحو ١٠ طوابق و الكلاسيكية الجديدة في المظهر. وعلى مقدمة الشارع يوجد البيت الجمهوري أو منزل الشعب الذي اتخذ سمعته بأنه ثاني أضخم مبنى في العالم من حيث الحيز (حيث إن البنتاجون في واشنطن هو الأكبر)، و الأطول في بوخارست (حيث يبلغ ٨٦م وكما يعتقد نفس هذا الرقم تحت الأرض) وطوله نحو ٢٧٦م. ولقد صمم ليكون مركزاً حكومياً (وكقصر للرئيس تشاوشيسكو)، وهو الآن مقرّ للبرلمان الروماني. و المبنى يدعى الآن بقصر البرلمان Palace of Parliament، ويوجد به نحو ٧٠٠ مكتب وغرف مقابلات ومطاعم ومكتبات و ردهات وقاعات اجتماعات لنحو ١٢٠٠ شخص، فنجد أن القاعة الرومانية حوالي ٦٦م × ٣٠م وقاعة الولاثم حوالي ٥٥م × ٤٢م، و ٦٤م للقطر الأسطواني لقبة قاعة الكونجرس (Cavalcanti, 1998: 98). المعماري الذي حقق المنزل الجمهوري هو حقاً أنكا بيتريسكو Anca Petrescu، فلقد صمم مبنى حديثاً وبسيطاً للموقع ولكنه ألغى "بالعمارة الرومانية الجديدة" الخاصة بتشاوشيسكو. فلقد كان يفتش بشكل أسبوعي على الإنشاء واتخذ كثيراً من القرارات التصميمية في الموقع. فقد كانت النماذج تصنع له لذا كان يستطيع فهم المقترحات. على العكس من هتلر وموسوليني فهما لم يستطيعا قراءة الرسومات.

وأمام المبنى يوجد ساحة شبه دائرية Piata Semicirculara قادرة على تحمل ازدحام نحو ٥٠٠ ألف فرد والتي تحدها المباني التذكارية. ويقع في نصف الطريق النوافير وأقواس تذكارية وأعمدة وتماثيل. فهي تقف على عرض ٨م من اتساع البقعة الخضراء التي تشاركها في العديد من أنواع أشجار التوابل. لقد صمم ليكون احتفالاً بالاشتراكية، والمباني التي تصطف على الطريق الآن بها مؤسسات رأسمالية عالمية وبنوك وشركات تأمين. بينما النهاية الغربية كانت مهجورة ومتهالكة بنسبة كبيرة حيث كانت النوافير بها لا تعمل لمدة عقد.

وهذا المشروع تطلب استثماراً كبيراً في رأس المال، الأمر الذي أفلس الدولة، "بالرغم من أن التكلفة الفعلية غير معروفة". يظل طريق المحور الرئيس مع المشاهد الطويلة. ويحتفل بإنشائه الرئيس تشاوشيسكو. فلقد كان لديه التحكم السياسي و المالي لإنشاء فكرته، فقد استأجر المماريين و أشرف على إنشاء المشروع. و المحترفون اتبعوا خطواته سواء في باريس أو أعمال موسوليني Mussolini في روما لكن الاعتبار الوحيد في تصميم طريق انتصار الاشتراكية كان النموذج الجمالي للرئيس تشاوشيسكو. وهناك القليل من الانتباه وجه إلى الوظائف غير الرمزية للبيئة المبنية.

### المراجع الرئيسة Major References

Cavalcanti, Maria de Betânia Uchôa (1997). Urban reconstruction and autocratic regimes: Ceausescu's Bucharest in its historic context. *Planning Perspectives* 12: 71-109.

- Petcu, Constantin (1999). Totalitarian City: Bucharest, 1980-9, semio-clinical files. In Nigel Leach, ed., *Architecture and Revolution: Contemporary Perspectives on Central and Eastern Europe*. London and New York: Routledge, 177-88.
- Stamp, Gavin (1988). Romania's New Delhi. *Architectural Review* 184 (10): 4-6.

### التعليق

#### Commentary

إن هذه الحالات الدراسية تظهر أن قدراً كبيراً من السلطة سواء مالية أو سياسية مطلوبة من أجل بناء تصميمات عمرانية كلية على نطاق واسع، فبالرغم من أن هذه التصميمات سهلة في تطبيقها في المجتمعات الاستبدادية إلا أنها نفذت في نظام تشريعي وأنظمة إدارية وقانونية مختلفة للغاية. إن درجة الرقابة والتحكم الفردي على التنمية العقارية وعملية التصميم تختلف من حالة دراسية إلى حالة أخرى، فمن ناحية أن هناك مشاريع مثل مركز روكفلر وبرايليا وطريق انتصار الاشتراكية والتي صممت جميعها عن طريق السلطة المركزية الخاصة في الحالة الأولى والعامة في الحالتين الأخريين بدون أي تدخل خارجي كبير. ومن الناحية الأخرى فإن رالي بارك، بالرغم من أنه منتج لمنظمة واحدة، كان له دور كبير للضرب من قبل سياسة المدينة والاحتياجات المتضاربة لجماعات المجتمع المحلي. وهناك أيضاً تصميمان رئيسان وعدد من المقترحات الأخرى لتنمية متنزه رالي، كذلك كان هناك نصف دسنة من أجل الباربيكان.

إن جودة المشاريع التي وصفت في الحالات الدراسية تختلف اختلافاً كبيراً، فالبعض منها مثل جامعة ولاية نيويورك في ألباني كانت تعتبر "صروحاً معمارية قوية" والبعض الآخر أقل من ذلك. لقد أعجب العديد بالتصميمات العمرانية الكلية وذلك بسبب صراحتها الهندسية. والمباني في برايليا و تشاندليجار صورت كمنحوتات تجريدية. مثل هذه البيئات، ولكن غالباً تكون مجردة من العناصر العمرانية التي تدعم الحياة بسخاء.

وهناك بعض الأفكار الهندسية القوية هي الأكثر ملائمة في بعض التطورات مثل (المجمعات الكبيرة) مما كان عليه الآخرون. فالحالة الرمزية القوية هامة لتعزيز قدراتنا الذاتية. وبالرغم من ذلك يمكن للمشكلات أن تزداد. (١) عند إدراك البيان الرمزي من قبل الأفراد لتقديم صورة فقيرة عنهم، والتداعيات السلبية، و (٢) عندما يستبدل الفن بالحياة حيث يكون الذكاء الهندسي هو المعيار الأساسي للتصميم. كلاهما يمكن أن يحدث بسهولة عندما تكون قوة التصميم مركزية. إن الدرس الخاص ببرويت إيجو Pruitt-Igoe يوضح أنه غالباً ما يكون هناك فجوة واسعة بين ما يريده السياسيون والمطورون والمهندسون وما يريده الأفراد ولا زلنا نتعلم ليس فقط في الولايات المتحدة لكن في أماكن أخرى (Michelson, 1968)، فالخبرة الفرنسية على سبيل المثال واضحة تماماً.

فل فور Val-Fourré الضاحية الأكبر من العقارات السكنية ١١٠٠ وحدة مثل هذه المناطق السكنية توجد في فرنسا والتي يسكن بها أكثر من ٣٠ ألف فرد (٢٨ ألف منهم رسمياً) في الستينيات والسبعينيات وهي كتل من



الأبراج. وتقع على بعد ٨٥ كم أي نحو ٥٠ ميلاً من باريس وسكانها في ٢٠٠٤م تم استخلاصهم من ٣٠ مجموعة عرقية مختلفة، معظمهم من المهاجرين الجدد. ومثل هذه العقارات يمكن لها أن تعمل جيداً في الصين بالنسبة لأصحاب الدخل المتوسط وهي تبني بأحجام مختلفة لكنهم لا يعملون بشكل جيد للناس المخلوعين اجتماعياً ونفسياً مع العديد من الأطفال الذين ليس لهم شيء يمكن عمله. فل فور الضاحية تدعى (أرض تغرق أو بقعة اضطرابات) أو بازدرء أو HLM (منازل رخيصة الإيجار). فعقار ٢٣ يناير في كاراكاس بفنزويلا (انظر الشكل رقم ٣.٤) يتكون من ٣٠ بلاطة كبيرة وعلى نفس القدر من سوء السمعة. وهو من بين العديد من العقارات الأخرى المشابهة له في العالم، ففي فيلادلفيا فقط هناك دسنة من مثل هذه المشاريع الإسكانية، الأخير منها كان مارتن لوثر كينج الابن الإسكاني Martin Luther King Jr. Housing الذي تهدم مع نهاية عام ١٩٩٩م.

إن القرارات لبناء مثل هذه التطورات السكنية كانت متعمدة بشكل جيد، ولكن بدون التشاور مع الجمهور، والمعلومات التجريبية، وفرضت قوى السوق على التصميم العمراني الأشكال المعمارية التي تم بناؤها. وليس فقط المشاريع السكنية التي تم تناولها في هذا الشكل ولكن المشاكل المرتبطة بها في المجتمعات الديمقراطية أيضاً كانت مثيرة. والتصميمات العمرانية الكلية يمكن أن تقوم على أساس التشاور مع أصحاب المصلحة المعنيين. وتصميم البرنامج والسكن في تروسييلاند Trueslund أثبت هذا على الرغم من أنه يمكن القول بأن هذه حالة شاذة، سواء من حيث نوع المنتج وحجم التنمية. الصغير.

بعض المخططات هنا، على الرغم من أن مجملها تصميمات كاملة، تعتمد اعتماداً كبيراً على السوق لتحديد للاستخدامات (مثل رصيف كلارك) فتخضع قرارات البناء لتلك السياسة العامة؛ والبعض الآخر كان مرسوماً مركزياً (على سبيل المثال برازيليا وبلدة ج. س. ف. س. GSFC في فادودارا). أما في حالة طريق انتصار الاشتراكية فلا توجد صورة واضحة تتعلق بالواقع المحدد لاحتلال المباني التي تحدد الطرق الكبيرة. كانت إعدادات مزيفة ولكنها اعتبرت هامة. قوى السوق هي التي تفرض استخدامات المباني. والتي لا يزال هناك الكثير منها غير مأهول.

نتيجة النجاح والفشل ليست من مخططات التصميمات العمرانية الكلية، ولكن من الأهداف المحددة وطبيعة البرامج المفترضة، ففي بعض حالات المخطط الضخم التي يحتفل بها الشعب وتكون فخر المدينة وتعزز من الصورة الذاتية لها، فمن المؤكد أن المجمع الرئيس في تشانديجار يفعل هذا. وفي حالات أخرى نجد أن المبدعين أنفسهم هم المحددون للاحتفال. هناك بعض المخططات التي تعاني من قيود مالية شديدة، والبعض الآخر قصير النظر. بالإضافة إلى ذلك، وجميع التصميمات العمرانية لها إخفاقات على بعد واحد أو آخر، فمن المستحيل تلبية كافة الاحتياجات لجميع الأفراد الذين يعيشون أو يستعملون أو يتأثرون بالمشروع على قدم المساواة.

و الحالات الدراسية الواردة في هذا الفصل على الرغم من أنها تختلف في طبيعتها، إلا أنه يوجد على الأقل بينها شيء واحد مشترك. لقد صممت كلها وتم تنفيذها في مشروع واحد، وهي عبارة عن قطع من قطعة واحدة من القماش. إنها تصميمات عمرانية كلية، والوقت الذي استهلك لتنفيذها مختلف ولكن كل واحد منها تصور أن يكتمل في غضون فترة زمنية قصيرة، فنجد أن برازيليا قد استغرق بناؤها خمس سنوات فقط. عندما تكون سلطة اتخاذ القرار سلطة مركزية فيمكن اتخاذ الإجراءات بصورة سريعة.

## التصميم العمراني كقطعة واحدة

### ALL-OF-A-PIECE URBAN DESIGN

يرى الكثير من المراقبين أن تنظيم مشاريع التصميم العمراني والتي يتم تنفيذها من خلال بناء وبناء وتنسيق موقع بتنسيق موقع وذلك من قبل عدد من المطورين ووفقاً لتصميم تصوري عام وهو الأساس في أعمال التصميم العمراني. ويرى العديد من الممارسين أن التصميم العمراني كقطعة واحدة أقل شأناً من التصميم العمراني الكلي، وذلك لأنه يكون أقل من كونه عملاً فنياً فردياً. وكانوا يعتقدون أن تصميم المشاريع يكون أفضل عندما يقوم بتصورها أو الحلم بها شخص واحد كما في تصميم لوكوربوزيه لمجمع العاصمة في شانديجار Chandigarh أو كما في أعمال أوسكار نيماير Oscar Niemeyer في تصميمه برازيليا. بينما هناك آخرون يعتقدون أنه من خلال التصميم العمراني كقطعة واحدة والذي يجمع ما بين الوحدة والتشكيل يمكن الاستحواذ اليوم على تصميم المشاريع الكبيرة. من ناحية المحددات، فإن التصميمات العمرانية كقطعة واحدة متشابهة وتقريباً تتبع نفس الهيكلية الموضحة في الشكل رقم (٢،٦). ومع ذلك فإن درجة السيطرة على ما يجب أن يصمم تتفاوت إلى حد كبير، حيث إن التصميمات ذات درجات السيطرة العالية تختلف عن تلك التي تتمتع بقدر كبير من حرية العمل للمطورين والمصممين في المكونات المختلفة للمخطط. ومشروعات التصميم العمراني كقطعة واحدة تتضمن سلسلة من أنواع التصميم: مدن جديدة، ومناطق جديدة، ومخططات التجديد العمراني، وقليل من التصميم العمراني كقطعة واحدة "هي مسرحية" مثلها مثل العديد من التصميمات العمرانية الكلية على الرغم من أن هوسمان Haussmann أبلى بلاءً حسناً في باريس! وتركيز الاهتمام يتوقف على طبيعة ثقافتهم وطبيعة الأولويات التي تحددها الجهات المعنية، إن كل المخططات التي تم وصفها في هذا الفصل تركز على بعض وظائف البيئة المبنية التي تم تعريفها في الشكل رقم (١،٦) أكثر من الآخرين. في كل عدد من الاهتمامات التي تنشأ والتي ليست من سمات التصميم العمراني الكلي.

إن مصدر التمويل يعتبر دائماً مصدر قلق ولكن تنشأ مجموعة خاصة من القضايا والأسئلة مع التصميم العمراني كقطعة واحدة، وذلك في الدول الرأسمالية. كيف سوف يتم تنفيذ القطع؟ وهل سيتم بناء البنية التحتية من قبل القطاع العام؟ أم من قبل مطور المشروع ككل؟ أم من قبل مطوري المواقع الفردية؟ وهل سيدعم القطاع العام العمل؟ ومن الذي يشرف على التنمية؟ هل ستكون بعض الإدارات العامة أم مطور خاص؟ فالتصميم العمراني كقطعة واحدة يختلف اختلافاً كبيراً في طريقة التعامل مع جميع المخاوف التي تضمنتها هذه الأسئلة.

والمسألة الثانية تتناول سلسلة من الأسئلة حول التصميم التصوري أو الخطة الرئيسة، وهل هناك بعض المباني التي تعتبر واجهة للمباني والبعض الآخر كخلفية؟ وإلى أي درجة يجب أن تكون السيطرة على تصميم العمل للمطور الفردي أو المعماري و/أو منسق المواقع؟ وهل سيصبح مخططاً منظماً أم فوضوياً؟ وهناك قدر كبير من الخبرة في المجال سابقاً، وقليلة جداً في التعامل مع اللاحق. كيف يمكن صياغة خطوط إرشادية لضمان حسن أداء الفوضى المنظمة؟ إن طبيعة الخطوط الإرشادية للتصميم والتي تستخدم لتشكيل مخطط التصميم العمراني هي جوهرية لجميع أعمال التصميم العمراني كقطعة واحدة.

### الخطوط الإرشادية للتصميم

#### Design Guidelines

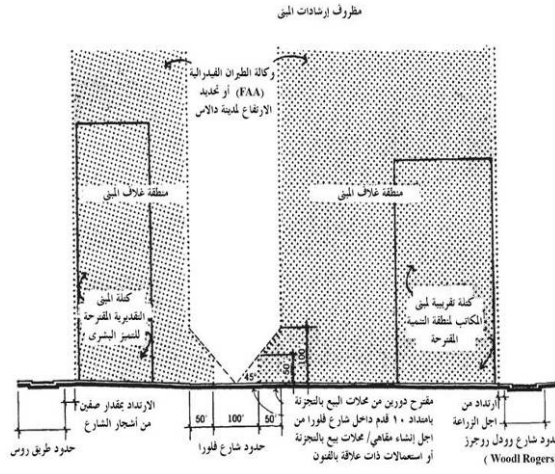
لقد كتب كلير كوبر ماركوس Clare Cooper Marcus عام ١٩٨٦ م عن دور الخطوط الإرشادية للتصميم كحلقة وصل بين البحث والممارسة، أكثر هذه الخطوط الإرشادية للتصميم العمراني شيوعاً تحتوي على التعليمات والتوجيهات الرسمية التي أسسها كريستوفر ألكسندر Christopher Alexander وزملاؤه في كتابهم لغة النمط Pattern Language (Alexander et al., 1977). وهذه الخطوط الإرشادية هي بيانات عامة ويتم فيها تحديد الأهداف، ونمط التصميم من أجل تحقيقها والأدلة الداعمة في الربط بين الهدف والنمط، ففي التصميم العمراني كقطعة واحدة يوجد اهتمام بكتابة التوجيهات التي تضمن الوصول إلى المقصد من التصميم التصوري المطلوب، وبالتالي ستكون نقطة التركيز هنا على المشاريع وعلى الخطوط الإرشادية المحددة، أو ما يطلق عليها "توجيهات التصميم" وذلك لاستكمال عناصر ومكونات التصميم العمراني كقطعة واحدة.

إن الطبيعة الأساسية للخطوط الإرشادية للتصميم قد تغيرت قليلاً على مر القرون، فالخطوط الإرشادية للواجهات تصف طبيعة الفتحات التي ستشملها الواجهات الجديدة، وعلى سبيل المثال، التي تعود على الأقل إلى القرن الرابع عشر بإيطاليا. فما الذي تغير وما لا شك فيه أن التغيير في المستقبل هو تصورات للآليات التي تحقق أهداف التصميم وأنواعاً للخطوط الإرشادية التي تستخدم هذه الآليات لضمان إدراجها في التصميم.

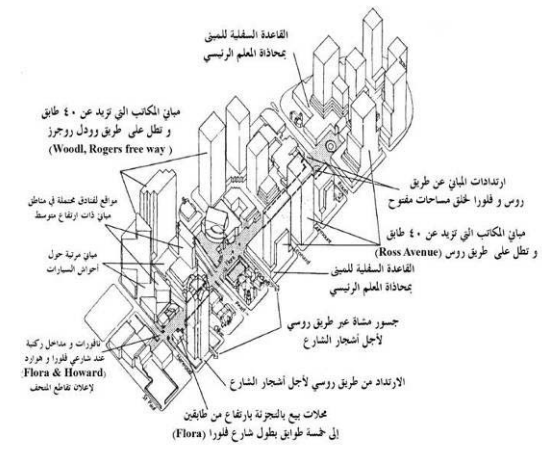
وهناك ثلاثة أنواع من الخطوط الإرشادية للتصميم تستخدم لتنفيذ أهداف التصميم العمراني : إلزامي ، والأداء ، والاستشارة ، قد تكون هناك مواصفات للمساحات المفتوحة -وذلك في الشوارع والميادين- وللمباني التي تحيط بها. والخطوط الإرشادية الوصفية تصف النمط الذي ينبغي أن يكون عليه مجمع المباني ، المبنى ، أو عناصر البناء التي يجب أن تحتوي (مثلاً يجب أن تكون جميع المباني ذات خطوط وترية أرجوانية من أعمال القرميد في كل ٥ أمتار ارتفاع). أما الخطوط الإرشادية فهي تحدد كيفية أداء عمل المبنى (على سبيل المثال لا يمكن أن يلقي الظلال على مساحة مفتوحة محددة وخصوصاً خلال الساعات من ١١:٠٠ صباحاً حتى ٢:٠٠ من بعد الظهر في أثناء انقلاب الشمس الشتوي) ، ويفضل مطورو العقارات الأبنية التي من النوع الأول لأنهم آنذاك يضعون نماذج التصميم المطلوبة من دون أي غموض. فمن السهل تنفيذ الخطوط الإرشادية لتهيئة وخلق تعليمات إلزامية عندما تقوم إدارة عامة لها مصلحة قانونية في التطوير (على سبيل المثال هو صاحب الأرض ، أو المساهم في تمويل المشروع) ، أو عن طريق خلق العهود أو المتطلبات الأخرى لإعطاء مطوري العقارات التصريح بالبناء. أما بالنسبة للخطوط الإرشادية الاستشارية فهي توحى في طبيعتها أنها ذات طبيعة فرضية وأداء إلزامي إذا ما اعتمد ليصبح قانوناً دستورياً مقبولاً لأغراض محددة. فليس هناك شرط قانوني للامتثال للخطوط الإرشادية الاستشارية.

والثلاثة أنواع من الخطوط الإرشادية كثيراً ما تستخدم معاً. ويتضح ذلك في حالة حي الفنون بدالاس Dallas Arts District ومبين في الشكل رقم (٨.١) بشكل موجز والمخطط التصوري موضح في الرسم البياني التصوري الشكل رقم (٨.١ أ). والمبادئ التوجيهية في الشكل رقم (٨.١ ب)، وهي على ثلاثة أنواع: إلزامي (غلاف المبنى)، والأداء (ارتداد صفين من الأشجار)، والاستشاري (اقتراح مستويين من التجزئة). والرسم البياني للدخول الشمسي المبين في الشكل رقم (٨.٢)، يمكن أن يحدد الأداء، إلا أنه فرضية عالية.

فالخطوط الإرشادية للواجهة في الشكل رقم (٨.٣)، هي استشارية بشكل واضح ولكنها لا تتمتع بنفوذ قوي في الطريقة التي أديرت بها، و الخطوط الإرشادية التي يمكن الدفاع عنها في المحكمة تتضمن ثلاثة أجزاء: الهدف، والنمط المطلوب تحقيقه، والحجة لنمط يستند على دليل تجريبي (Stamps, 1994). إذا لم يفعلوا ذلك لأنها سهلة في مواجهة التحدي وترفض في المحاكم والهيئات القضائية في المجتمعات الديمقراطية.



(ب)



(أ)



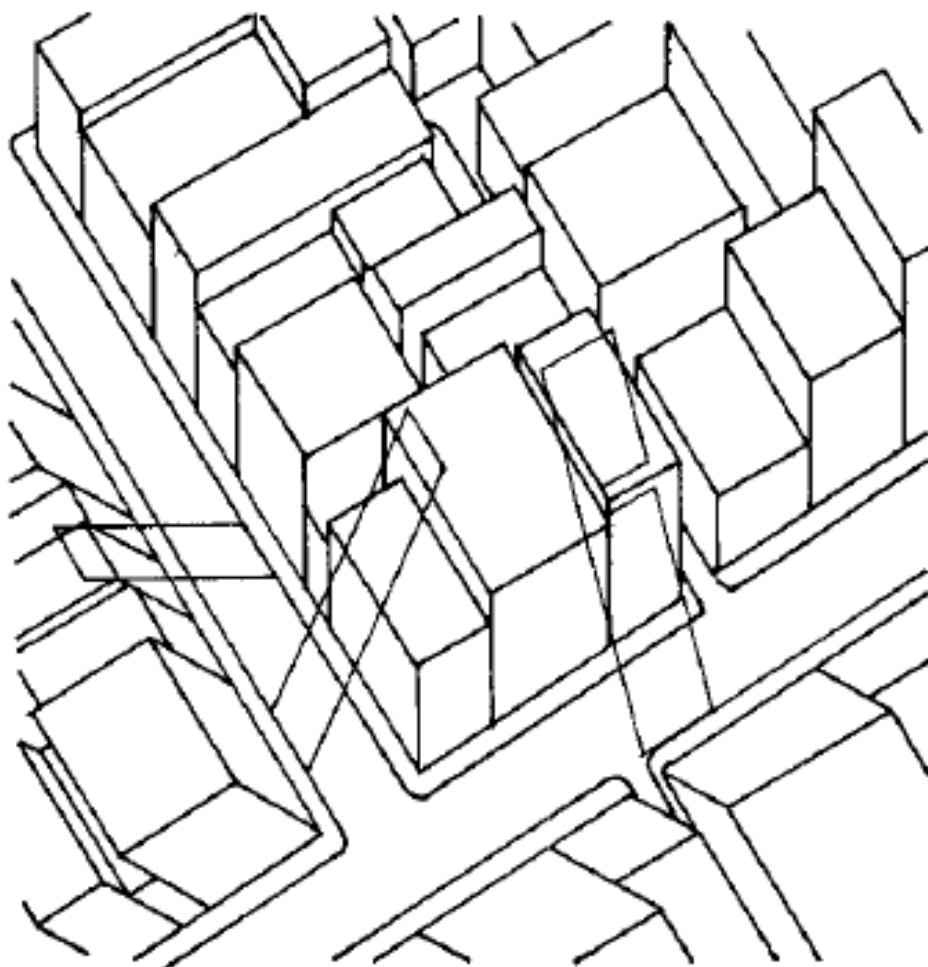
(ج)

Photograph by J. Dennis Wilson

Source: Shirvani (1985); courtesy of Sasaki Associates, Boston

الشكل رقم (٨،١). مقاطعة دالاس للفنون. (أ) التصميم النظري. (ب) وضع مبادئ توجيهية لبناء. (ج) المنطقة في عام ١٩٩٣م.

وجميع التصميمات العمرانية كقطعة واحدة تحتوي على مواصفات لمبانٍ فردية إلى حد ما، ومعظم المتطلبات العالمية هي من أجل استخدام المبنى ولكن العديد من العوامل الأخرى التي يمكن أن تنص على بناء وتصميم الفراغات المفتوحة (انظر الشكل رقم ٨،٤). وتطبيقاً واحداً لعدد من الخطوط الإرشادية مبين في الشكل رقم (٨،٤ ب)، الدرجة التي ينبغي أن تتحكم في تصميمات المباني هي أمر مفتوح للنقاش.



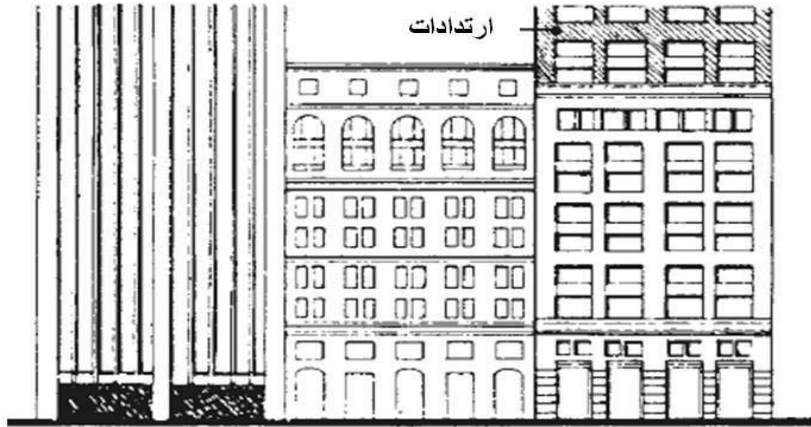
الشكل رقم (٨, ٢). رسم بياني يوضح كيفية دخول الشمس.

## الهدف ١٥

لخلق مبنى ذي شكل مشوق بصرياً و متجانس مع المباني المحيطة.

## السياسة (١)

ضمان أن الواجهات الجديدة تنسجم مع أنماط الواجهات القريبة. عند تصميم نمط واجهة المباني الجديدة، فإن نمط الواجهات الكبيرة والموجودة بالقرب، ينبغي تجنب التناقض غير السار، والمواد غير المناسبة، والنسب، والإحساس بالكتلة ينبغي تجنبه. وكقاعدة عامة، تتكون الواجهات من عناصر رأسية وأفقية على حد سواء والتي تناسب كلاً من الواجهات القديمة وكذلك معظم الواجهات الجديدة.

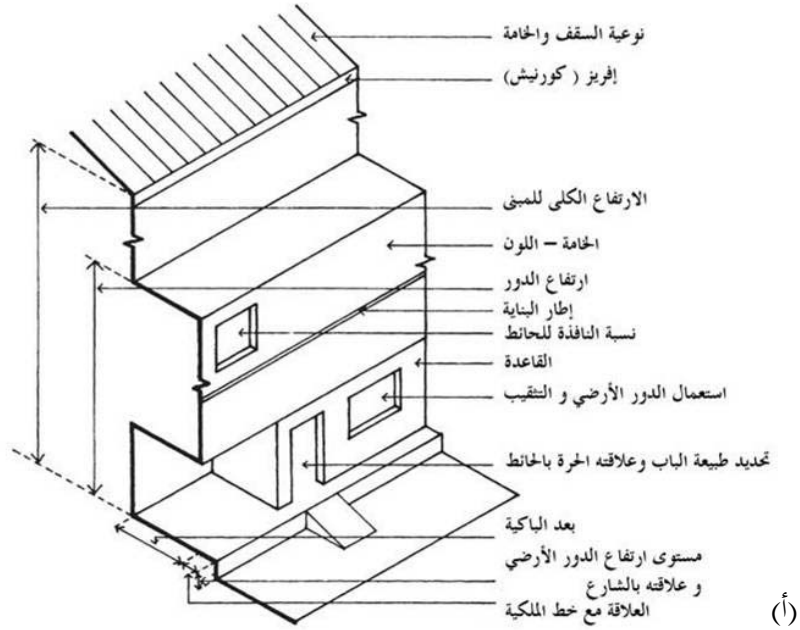


الخطوط الرأسية والأفقية القوية بالإضافة إلى القاعدة القوية وكذلك من الخارج الارتفاع الموحد للحوائط قد ساعد لإعطاء المبنى علاقة إيجابية مع وسط المبنى.

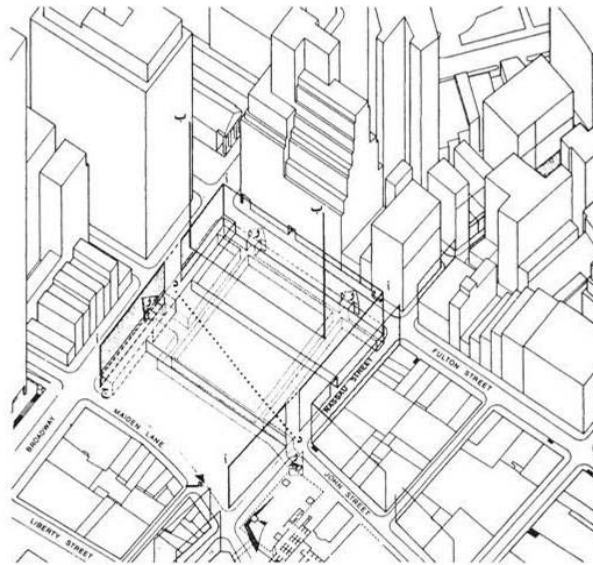
كل الأنماط الرأسية لهذا المبنى يوجد بينها شيء قليل من الاشتراك في الهيكل الأوسط

الشكل رقم (٨,٣). الخطوط الإرشادية للمباني الجديدة في السياق، سان فرانسيسكو.





(أ)



- أ- البناء على خط القطعة ، بارتفاع ٨٥ قدم  
 ب- البناء على المستوى ، الموازي للواجهة الجنوبية لمبنى (AT&T)  
 ج- الرواق على طول شارع برودواي  
 د- الحركة من خلال شوارع جون (John) و داي (Dey)  
 هـ- الوصول لموقف السيارات و رصيف التحميل  
 و- الأسهم (خط منقطع) توضح المواقع الأساسية لمداخل مترو الأنفاق و مستوى الالتقاء

(ب)

الشكل رقم (٨، ٤). الخطوط الإرشادية لتصميم المباني. (أ) المتغيرات الممكنة والمبادئ التوجيهية لتصميم المباني. (ب) مثال: ناسو - فولتون ، نيويورك.

وكان الهدف من التصميم العمراني هو تحديد طبيعة التخطيط العام - في الشوارع والميادين وغيرها من الفراغات المفتوحة - والحصول على الإحساس بالوحدة و/أو التنوع.

### المراجع الرئيسة Major References

- Barnett, Jonathan (1982). Designing cities without designing buildings. In *An Introduction to Urban Design*. New York: Harper and Row, 76-152.
- Cooper Marcus, Clare (1986). Design guidelines: a bridge between research and decision-making. In William H. Ittelson, Masaaki Asai and Mary Ker, eds., *Cross Cultural Research in Environment and Behavior*. Tucson: University of Arizona, 56-83.
- Cowan, Robert (2003). *Urban Design Guidance: Urban Design Frameworks, Development Briefs and Master Plans*. London: Thomas Telford Ltd.
- Punter, John (1999). *Design Guidelines in American Cities: A Review of Design Policies and Guidance in Five West Coast Cities*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Shirvani, Hamid (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Watson, Ilene (2001). An introduction to Design Guidelines. <http://www.plannersweb.com/wfiles/w157.html> accessed on 9 January 2004.

### الحالات الدراسية

#### The Case Studies

إن الحالات الدراسية تركز بشكل كامل على تصميم المناطق ، وفي هذا المستوى يكون التصميم العمراني من أوضح ما يكون ، والمدينة الجديدة التي سوف تتضمنها الدراسة هي سي سايد وهي أصغر من مناطق كثيرة تمت دراستها هنا. كما أن هذه الحالة غطت مستوىً واسعاً من التنوع في أنواع المنتج كما قامت أيضاً بترتيبها بنفس التابع المذكور في الفصل السابق في التصميم العمراني الكلي.

وهناك عدد كبير من المشاريع التي تم إقامتها على مناطق زراعية ولم تطور وأخرى كانت صناعية وهجرت وذلك في عدد من البلاد شملت هذه الدراسة ، هناك مشاريع تم تطويرها في أوقات مختلفة خلال نصف القرن الماضي و كشفت عن مجموعة واسعة من المواقف وأساليب الحياة وعلم الجمال. وهذه المخططات كلها معروفة جيداً ، وهناك مشروعان متعلقان بالتجديد العمراني وهما مركز تشارلز Charles Center و سنترال جلندال Central Glendale ، كما تم اعتبارهما مثالين جيدين لأنواعها على الرغم من وجود العديد من المشاريع الأخرى في بلاد أخرى غير الولايات المتحدة الأمريكية كان يمكن اختيارها لتدعيم وشرح نفس الشأن. وهناك نوعان من المجمعات وهما الجامعة ومركز الأعمال التجارية وهما يبرزان فلسفتين مختلفتين لعلم الجمال في حين أن الحالة الدراسية عن الإسكان هي ، الفيلات العمرانية في شارع راوخ Stadtvillen an der Rauchstrasse تقف قوية على النقيض من كل منهما، وأيضاً إلى برويت إيجو Pruitt-Igoe و رالي بارك Raleigh Park. والحالة الدراسية الأخيرة

التي أُدرجت هي مثال للتجديد العمراني ولكنها تم تصنيفها هنا على أنها مثال لمهرجان سوق التنمية. و على هذا النحو فهي من نفس سلالة ميناء بالتيكور الداخلي.

### المدن الجديدة

#### New Towns

معظم المدن الجديدة في الدول الرأسمالية قد تحولت إلى فن تجميعي collage لكل من التصميمات العمرانية كقطعة واحدة و الحرة (البعيدة عن أي تدخل رسمي *laissez-faire*). وإن الاستثناءات في ذلك هي مدن الشركات التي بدأت كتصميم حضري كلي، كما لوحظ في الفصل السابق، والتصميمات كقطعة واحدة الأصلية في المدن الجديدة تعتبر قليلة العدد وصغيرة الحجم. فهي تشترك في عملية التنمية والتصميم. وتبدأ عملية التصميم لهذه المدن الجديدة ببعض من الرؤية عن كيفية قيامها بدور فعال وبشكل رمزي، والسؤال الآن هو: في كل التصميمات العمرانية كقطعة واحدة "عندما يكون للفرد رؤية توجّهية، كيف يمكن له تنفيذها؟"

والحالات الدراسية الخاصة بتصميم المدن الجديدة كقطعة واحدة يصعب استيعابها وشرحها بعد تنفيذها بالمقارنة بالتصميم العمراني الكلي، وهذه النوعية تأخذ مدى طويلاً وتتضمن مخاطر عدة. وكل شخص يتذكر العملية التصميمية بطريقة فريدة لأنه يركز على إسهاماته الشخصية فيها. فما يبدو على أنه تصميم كقطعة واحدة يظهر ليكون تصميماً حضرياً كلياً كما هو الحال في المدن السوفيتية التي ترجع إلى الستينيات والسبعينيات والثمانينيات، أو تظهر كاجتهادات متفرقة لتصميم البنية التحتية بوصفها المحرك للتنمية.

منطقة السي سايد في فلوريدا Seaside in Florida، برغم صغر حجمها فهي عبارة عن نموذج من تصميم المدن الجديدة كقطعة واحدة مع تنابع العديد من التصميمات الأخرى، والوصف المقدم هنا يعتمد اعتماداً كبيراً على مصادر ثانوية ومقابلات شخصية، وهي حالة دراسية مهمة لأنها تظهر جوهر إجراءات التصميم العمراني، ولكنها أيضاً تثير تساؤلات حول إلى أي مدى ينبغي للمرء أن يذهب بعيداً في وصف تصميم كل مبنى منفرد.

### حالة دراسية Case Study

سي سايد ، فلوريدا ، الولايات المتحدة الأمريكية: مدينة العطلة الساحلية (١٩٨١م إلى الوقت الحاضر)

Seaside, Florida, USA: A Seaside Vacation Town (1981 to the Present)

إن سي سايد Seaside هي مثال للتصميم العمراني كقطعة واحدة والمسيطر عليها بإحكام، كما أنها مثال على ما كان يسمى بالتصميمات العمرانية الجديدة التقليدية Neo-Traditional urban design والتي باتت تعرف الآن باسم حركة العمران الجديدة New Urbanism. ومطور هذه المنطقة كان وسيكون روبرت ديفيس Robert Davis الذي ورث ٨٠ فداناً (٣٢ هكتاراً) على مضيق (خليج المكسيك) على ساحل ولاية فلوريدا من جده وذلك في عام ١٩٧٠م. وقد أراد ديفيس

عمل مدينة لقضاء العطلات تقوم على ذاكرته لهؤلاء الذين عرفوه وأحبوه كصبي. ويتذكر: "فكرة سي سايد بدأت بفكرة إحياء تقليد البناء في شمال غرب ولاية فلوريدا والتي كانت تنتج الأكواخ ذات الإطارات الخشبية والملائمة جداً للمناخ والتي حسنت لديهم المتعة الحسية للحياة بالقرب من البحر" (Davis, 1989: 92). فقام بتكليف كل من أندريس دواني Andres Duany و إليزابيث بلاتر-زيبرك Elizabeth Plater-Zyberk بتصميم المدينة.

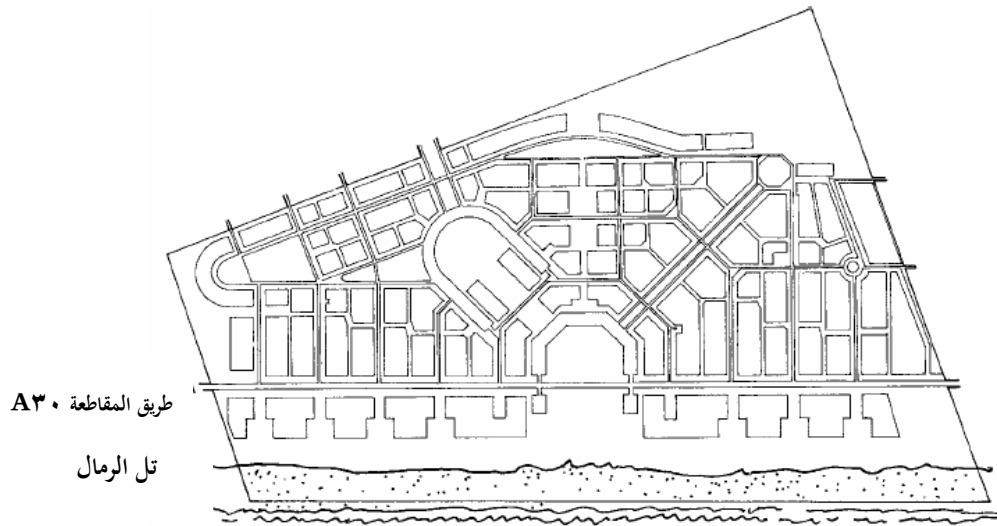
وقد أصبحت سي سايد قضية هامة، جيدة كانت أم سيئة، للتصميم العمراني، لأنها تؤكد على أولوية التخطيط العام على الخاص (Katz, 1994). والمنطقة عبارة عن مجتمع ساحلي بأعداد صغيرة، ولكن في زيادة مستمرة من السكان. والخطة الرئيسة - وهي عمل مخطط على نطاق صغير لمركز مدينة جميلة مع التركيز على الوصول إلى الشاطئ - وقد تم صياغتها في عام ١٩٨٢م. وبدأ البناء منذ ذلك الحين، واليوم تعتبر سي سايد مدينة متكاملة الوظائف، بها دار بلدية ومدرسة وكنيسة، ومكتب بريد ومتاجر تجزئة ومستأجرين لمحات تجارية، ومجموعة واسعة من أنواع المساكن.

والموقع غير منتظم الشكل مع وجود طريق المقاطعة الذي يخترقه وتقريباً يتأخم الواجهة البحرية (انظر الشكل رقم ٨،٥). والهدف التوجيهي في التصميم هو أن كل ما يحتاجه السكان من المتطلبات اليومية يتم في غضون خمس دقائق سيراً على الأقدام من منازلهم، وهذه سمة مميزة لحركة العمران الجديدة. وقلب المخطط هو ميدان "نصف مثن" يطل عليه مكتب البريد والمتاجر، ومكتبة وغيرها من المرافق المجتمعية. وهذا المكان مرتبط بميدان إلى الشمال الغربي حيث تقع دار البلدية.

والرابط بين الميدانين هو الشارع التجاري الرئيس للبلدة. ويتألف المخطط من تدرج أحجام الشوارع التي تعتمد على وظائفها المحسوسة في شبكة مركزية تنتشر من المركز وتربطها مع مدينة سيجروف Seagrove المجاورة. بينما تعتمد هذه الخطة على قوانين البناء building codes والخطوط الإرشادية لتصميم المباني design guidelines بشكل واضح وهذا من عمل دواني وبلاتر-زيبرك، والأفكار تم تكوينها خلال أسبوعين مع مصممين آخرين والمسؤولين المحليين والخبراء الاستشاريين. وبناء المنازل قد بدأ بالفعل قبل إنجاز الخطة الرئيسة. وبحلول عام ١٩٩٤م كانت المرحلة الأولى من سي سايد قد تمت بنسبة ٧٠٪ من المباني وهي لا تزال تتطور.

إن المباني العامة والفراغات لمنطقة سي سايد تشتمل على سرادقات على الشاطئ، والمباني في الميدان المركزي، ودار البلدية ومباني على المحيط الخارجي للبلدة. والسرادقات موجودة في النهاية الجنوبية (للشاطئ) في نهاية كل شارع جنوبي-شمالي. أما أنواع المباني الخاصة فتشمل عدداً من الاستخدامات المختلطة: سكني / تجاري تجزئة / سكن، و سكني / تجاري تجزئة / مكاتب، وسكني / ورشة. ويوجد في سي سايد أيضاً منطقة خاصة (مساحات كبيرة إلى جنوب طريق المقاطعة والتي يمكن أن تحتوي على مجموعة متنوعة من

الاستخدامات)، وعلى نوعين من التنمية السكنية. وهذه الأنواع ليست بالضرورة قاصرة على منطقة محددة ولكنها منتشرة في جميع أنحاء سي سايد. كما أن قانون البناء يشتمل على الخطوط الإرشادية لتصميم المباني. وقد قام ديفيس ببيع قطع بالشاطئ لمشتريين أفراد، والذين يمكنهم بناء ما يشاءون شريطة أن يستوفوا المتطلبات الصارمة لرمز البناء.



Drawing adapted from various sources by Alix Vergé

الشكل رقم (٨,٥). سي سايد، ولاية فلوريدا.

إن القانون العمراني Urban Code في منطقة سي سايد قد حدد ثمانية شروط لأنواع المباني، واضحة بما فيه الكفاية لخلق وحدة بصرية في التنمية، ولكن بمرونة كافية لإعطاء الحرية الإبداعية للمعماريين (انظر الشكل رقم ٨,٦). النوع (١) للقطع التي تحدد الميدان المركزي أو التي تقع على الشوارع الرئيسة في جميع أنحاء سي سايد (انظر الشكل رقم ٨,٨). مواصفات مماثلة موجودة للأنواع السبعة الأخرى من المباني.

إن كل مبنى سكني يجب أن يكون له شرفة تواجه الشارع (انظر الشكل رقم ٨,٧ أ، ب). وكان الهدف هو أن يكون هناك سكان يستخدمونها مع العلم أن هناك مارة يأملون في إقامة علاقة تعارف معهم. وكل بيت يجب أن يكون له سقف من الخشب أو من المعدن. ومعظم المباني السكنية يجب أن تكون ذات أسوار بيضاء مدببة وفي أي شارع يجب أن يختلف السور عن كل الأسوار الأخرى. ويجب أن يكون انتظار السيارات Garages في الجزء الخلفي من المباني. ويجب ألا تحتوي الحدائق على عشب صناعي Sod؛ وكان مسموح فقط بالنباتات الأصلية. وإجمالاً، فهناك ١٩ مطلباً عاماً للبناء والتي تحدد تفاصيل التصميم من كسوة الجدار إلى موقع إعداد المنازل. وهذه المواصفات لم توقف المنازل من اتباع مجموعة كاملة من أساليب البناء العصرية. وعلى المستوى العالمي فقد صمم العديد من

المعماريين المرموقين الكثير منها. إن شعور الوحدة على الرغم من ذلك تحقق بوضوح بسبب وضع خطوط إرشادية مكتوبة بوضوح مع وضع هذا الهدف في الاعتبار.

هذا وقد تم تسويق سي سايد بنجاح. وهي على نحو متزايد تعتبر مصيفاً للأثرياء، وقد ارتفعت أسعار الأراضي أعلى بكثير من مستويات التضخم.

وفي عام ١٩٨٢ م تم شراء القطع، وذلك بمبلغ ١٥,٠٠٠ دولار أمريكي ووصل السعر إلى ٣٠٠,٠٠٠ دولار في عام ٢٠٠١ م. والقطع في المواجهة للشاطئ تقدر بأكثر من ١.٥ مليون دولار. وأصبحت أسعار المساكن تقترب من مبلغ المليون. كما أن التصميم العمراني أصبح رمزاً لحركة العمران الجديدة، وتحقيق التوازن بين احتياجات سائقي المركبات والمشاة. وهذا يظهر التكامل بين التخطيط و تنسيق المواقع و العمارة، ويمكن أن يؤدي إلى البيئات الحية رفيعة المستوى. والنقاد وجدوا البلدة "لطيفة جداً" ولكنهم غرباء وليسوا سكاناً فيها. أما سكانها فقد أحبوا.

الشكل رقم (٦، ٨). القانون العمrani في سي سايد.

الطريقة المذكورة أعلاه و المصطلح هي ملكية لـ المدبرون التدريس ، وذلك و الربيت زيورك ، Andros Dvany & Elizabeth Zybrek ، ولا يجوز نسخ أي جزء ، إلا بموافقة كاتبة.



Photograph by Ruth Durack

(أ)

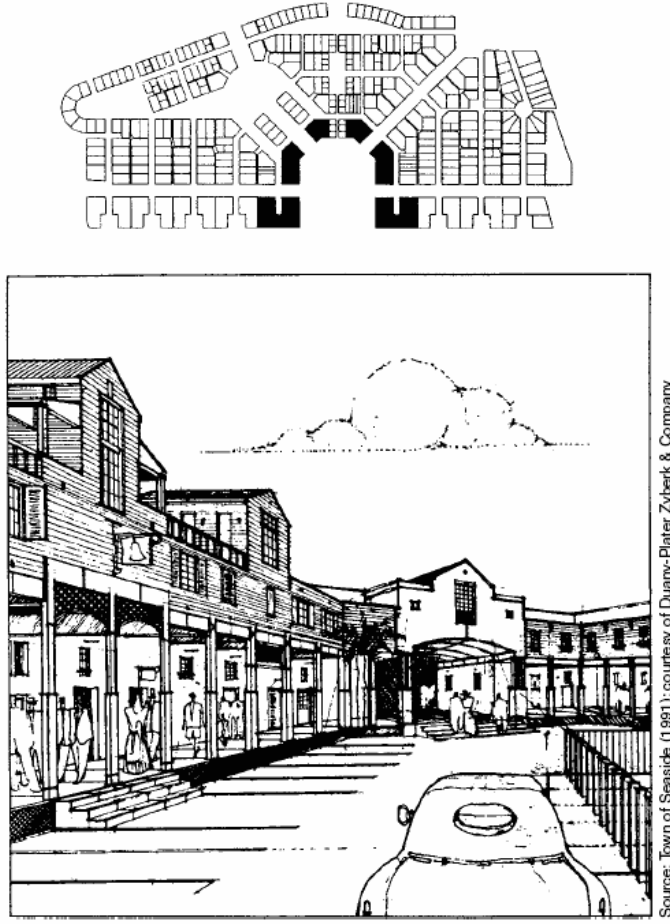


Photograph by Ruth Durack

(ب)

الشكل رقم (٨،٧). منظرين من سي سايد. (أ) منظر من شمال شرق البلدة يتطلع نحو الغرب. (ب) منظر عام للإسكان.





الشكل رقم (٨,٨). مواصفات المباني من النوع (١) (المسكن فوق المحلات التجارية) من أجل المنطقة الوسطى (انظر الرسم العلوي).

سي سايد هي سابقة لعدد كبير من التطورات اللاحقة ، والاحتفال في ولاية فلوريدا ممثل بشكل كبير في سي سايد. وكانت هناك محاولات في بلدان أخرى للنظر في التقاليد الخاصة بها ، واتخاذ ما تم عمله في الماضي ، والتكيف مع هذه الأنماط للتعامل مع الحاضر والمستقبل. فبلدة بوندبري Poundbury على مشارف مدينة دورشستر Dorchester في إنجلترا ، على سبيل المثال ، تعتمد اعتماداً كبيراً على أنماط التصميم في قرية دورست Dorset التقليدية.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Davis, Robert (1989). Seaside, Florida, U.S.A. *GA Houses* 27: 90–123.  
 Duany, Andres and Elizabeth Plater-Zyberk with Jeff Speck (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.  
 Katz, Peter (1994). *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. New York: McGraw Hill.  
 Mohny, David (1991). *Seaside: Making an American Town*. New York: Princeton University Press.  
 The Town of Seaside (1985). *Center* 1: 110–17.

### المناطق: أراضي زراعية لم تطور و أراضي فضاء صناعية

#### Precincts: Green-field and Cleared Brown-field Sites

العديد من المدن في مختلف أنحاء العالم لها مناطق تم إهمالها إلى حد كبير، وهناك الكثير حتى الآن يمكن بناؤها على محيط المدن والتي أصبحت جاهزة للتنمية كامتداد للمدن. إن المواقع السابقة هي نتاج التغيرات في تقنية التصنيع والنقل، لكن الرغبة في ترقية المناطق كان أيضاً دافعاً لعملية التجديد، أما مناطق الميناء بأرصفتها و أحواض سفنها الصغيرة قد تم هجرها في المدن في مختلف أنحاء العالم: بالتي مور، ولندن، وكيب تاون، ونيويورك، وروتردام، وكذلك سيدني من بينها. ونفس المدن ومدن كثيرة أخرى قد تخلت عن ساحات السكك الحديدية، وغالباً لزيادة حجمها وقربها من مراكز هذه المدن. مثل المؤسسات العسكرية والساحات البحرية ومناطق الثكنة أصبحت زائدة، ومواقعها أصبحت متاحة لإعادة التنمية.

وهنا سوف نقدم عشرة مخططات لتوضيح تنوع التصميم العمراني. أحدها، مركز المواطن Citizen Centre في شينتشين Shenzhen تم تقديمها كمذكرة موجزة حيث إنها لا تزال قيد الإنشاء. وأنها تقف في مقارنة قوية مع إجمالي مشاريع التصميم العمرانية المدنية. وقد تم عمل أربعة مخططات محددة لمناطق تجارية جديدة لمنافسة تلك الموجودة في المدن. وهي، فيما يقرب من التسلسل الزمني، لاديفانس La Défense في باريس، وكناري وارف Canary Wharf في لندن، ويوراليل Euralille في ليل، ومنطقة لوجياتسوي Lujiazui في بودونج Pudong في شانغهاي. ويتبع كل منها تصميم نموذج مختلف. أول حالتين تم تخطيطهما لإبقاء لندن وباريس أبرز الأماكن في العالم، وبالنسبة ليوراليل و لوجياتسوي فقد تم تصميمهما للالتحاق بالركب، ومن وجهة نظر التصميم فإن هذه المخططات مثيرة للاهتمام بسبب اختلاف الطرق التي تتعامل فيها مع حركة المرور، والغرض من الخطة السادسة مدينة باتري بارك Battery Park City، كان لإحياء منطقة مانهاتن التجارية في نيويورك، وذلك عن طريق الدفع بمساكن جديدة، وفتح الواجهة البحرية لنهر هدسون Hudson River أمام الجمهور، وتعتبر تنمية ساحة باترنوستر Paternoster، وهو المثال السابع، قد تم بناؤه على موقع القصف في لندن ويتبع مبادئ الحداثة في الستينيات، فقد كانت تعتبر مملّة وكئيبة، و تم هدمها في التسعينيات، وإعادة بنائها واكتمالها في عام ٢٠٠٣م. والمخطط الثامن هو ميدان باريسر Pariser Platz في برلين، والذي كان غرضه مختلفاً تماماً؛ فقد عمل على استعادة الشعور الذي كان في قلوب المواطنين قبل تدميره في الحرب العالمية الثانية والذي ترك على حالته مدمراً لمدة ٤٠ عاماً في برلين المقسمة، والمخطط النهائي؛ هو حي ميدان بوتسدامر Potsdamer Platz district في برلين فله طابع مختلف تماماً، وعقدة node تقع بداخل المباني وليست في ميادين مفتوحة في الهواء الطلق، وهناك ملاحظة بشأن اقتراح موقع مركز التجارة العالمي World Trade Center في نيويورك قد أدرجت لتقديم هذه المجموعة من الأمثلة الحديثة. وما سوف ينتهي إليه الأمر يظل مفتوحاً للتكهنات.

وعملية تطوير اثنين فقط من هذه المخططات العشرة قد تمت بطريقة خطية بسيطة خطوة بخطوة، ومعظمها لها تاريخ متشابك على الرغم من الفكرة الرئيسية وراء الكل (باستثناء باتري بارك سيتي Battery Park City) قد بقيت سليمة بشكل ملحوظ. و الكل يظهر على تاريخها أثر السياسة والسياسيين والظروف الاقتصادية العالمية والمحلية. كما أنها تظهر في المناقشات التي جرت بين أصحاب المصلحة على توظيف النموذج المعماري المناسب. وكلما طالت فترة التنمية كلما كانت حالات الصعود والهبوط أكثر وضوحاً في عملية التنفيذ. وهذه الحقيقة نادراً ما تكشفها نظريات العمارة، والحالات الدراسية توفر صورة أكثر صدقاً.

### ملاحظة A Note

مركز المواطن، شينتشين، جمهورية الصين الشعبية: تصميم حضري جديد (١٩٩٤م +)

The Citizen Centre, Shenzhen, People's Republic of China: A New Civic Design (1994 +)

إن مجمع مركز المواطن في شينتشين هو عملية تشييد. فقد اتبع عملية تصميم مختلفة عن مجتمعات العاصمة في شانديجار Chanderigarh التي صممها لوكوربوزيه Le Corbusier و برازيليا Brasilia التي صممها أوسكار نيماير Oscar Niemeyer وهو كمجمع سوف يكون تصميماً حضرياً كقطعة واحدة. واتباع الإجراء المعتاد المستخدم في الصين فإن عملية التصميم تنتج من الاستشارة/ المسابقة، ويستخدم هذا النظام لتوليد الحلول المحتملة المثيرة ولكنه يمكن أيضاً أن يؤدي على المدى المستقبلي القصير إلى تصميمات جذابة للعين، وفي عام ١٩٩٥م، طُلب من عدد من المماريين تقديم التصميمات لمركز المواطن. وقد اعتبر أفضلهم المصمم من قبل جون م. لي/مايكل تيمتشولا وشركاءهم John M. Lee/Michael Timchula Associates ومقرهم في الولايات المتحدة، ويبقى أن نرى كيف أن مجمع مركز المواطن قد تحول حسب قرارات التصميم وما زال يجري وضع اللمسات الأخيرة (الشكل رقم ٨,٩).

وقلب شينتشين الجديد منظم على طول وسط المنطقة الخضراء من المدينة والمصممة إلى حد كبير على خطة موضوعة من قبل كيشو كوروكاوا Kisho Kurokawa من اليابان، والموقع ١,٩ كم عرض و ٢,٢ كم من الشمال إلى الجنوب مع وجود لوتس هيل Lotus Hill إلى الشمال. وهذا الموقع يقع ضمن شبكة مقسمة إلى نصفين من الشرق إلى الغرب بطريق شينان Shennan Avenue. وتقع المنطقة التجارية إلى الجنوب من الطريق، والحكومة والمنطقة الثقافية على موقع (بمساحة ١٨٠ هكتار) إلى الشمال.

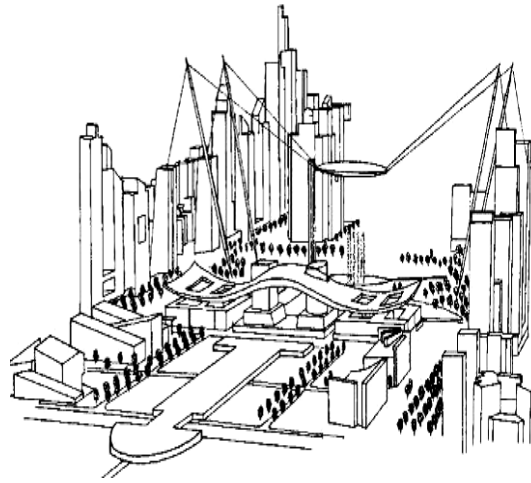
إن المبنى المميز لمجمع الحكومة هو مبنى مجلس المدينة الذي صممه جون لي John Lee. فإن سطحه له شكل مثل أجنحة طائر الرخ وهو جاذب للعين، و مجهز بألواح الطاقة الشمسية solar voltaic panels كجزء من الجهود المبذولة للحد من استهلاك الطاقة والتكاليف. وأسفل السقف المبنى مقسم إلى جزئين متماثلين تقريباً يحتويان على

الوظائف الإدارية المختلفة للمدينة، وأمام المبنى توجد جزيرة الكريستال Crystal Island، وهي ذات هيكل شفاف من الفولاذ والزجاج، والمنطقة الخضراء التي تمتد إلى لوتس هيل.

ويحيط بالمنطقة الخضراء عدد من المباني التي سيتم بناؤها من قبل عدد من المطورين باسم المدينة ومن أجل الاحتياجات المختلفة للمدينة وقد تم تصميمها من قبل معماريين مختلفين، والمركز الثقافي أراتا إيسوزاكي Arata Isozaki يقع على يسار مجلس المدينة بمواجهة لوتس هيل، وهو يتألف من مكتبة وقاعة للموسيقى مع وجود طابق مرتفع بينهما. وواجهات المباني ستكون جدرانها زجاجية مطوية. ومباشرة عبر المنطقة الخضراء يوجد قصر الأطفال. وسوف يتحقق مستوى الوحدة من خلال الحشد ولون المباني التي كانت خاضعة للرقابة. والنتيجة هي مجمع من ثلاثة مباني وحديقة (مقارنة قوية مع الطابق الخرساني الذي ابتدعه لوكوربوزييه في شانديجار) والمصمم وفقاً لخطة الموقع ضمن أوسع خطة رئيسة للمدينة.



(ب)



(أ)

Drawing adapted from various sources by  
Munir Vahanvati

الشكل رقم (٨،٩). مجمع مركز المواطن، شينتشين. (أ) الموقع التصوري في السياق المقترح. (ب) مركز المواطن.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Chen Yuan (2000). The course of SZD planning and design. *World Architecture 2000* (Suppl.): 5–9.  
Kurokawa, Kisho (2000). Urban design of the public space system along the central axis. *World Architecture 2000* (Suppl.): 29–36.

## حالة دراسية Case Study

لاديفانس، أعلى نهر السين، فرنسا: منطقة الأعمال "المركزية" الجديدة ، (١٩٥٨-١٩٩٠م وإلى الوقت الحاضر)

**La Défense, Haut-de-Seine, France: A New 'Central' Business District (1958-90 and to the Present)**

لاديفانس ، منطقة أعمال جديدة بباريس تقع على مساحة ٧٥٠ هكتار (٢.٩ ميل مربع) إلى الغرب من نهر السين خارج اختصاص سلطة المدينة. والاسم يأتي من تثال "لاديفانس بارييس" ، والذي أقيم في المنطقة في عام ١٨٨٣م لإحياء ذكرى حرب عام ١٨٧٠م. ولأسباب اعتبارية ما زالت المنطقة تتبع "باريس" عن طريق العنوان البريدي ولكن قانونياً موقعها خارج باريس ، إنها لا تخضع للرقابة التخطيطية الصارمة في إطار الطريق الدائري حول باريس Boulevard Périphérique وطورت تحت ضغط من الرئيس فاليري جيسكار ديستان بعد أبراج باريس الأولى في الستينيات (وخاصة برج مونتبارنس Montparnesse ذو ٥٦ طابقاً) فقد صدم الارتفاع سكان باريس والسياح على حد سواء. وأصبح ارتفاع المباني داخل المدينة يقتصر على ٣١م. وهذه السياسة الآن (٢٠٠٤م) يعاد النظر فيها لضغوط كثافة التنمية الزائدة. ويكفي أن أقول إن لاديفانس هي حد المدينة Edge City بصرياً ورمزياً مرتبطة بقلب باريس عن طريق الشانزلزيه Champs Elysées ، وهو شارع باريس التاريخي وعمودها الفقري ، ونظام المترو ، بالخط الإقليمي السريع (RER) regional express line ، والطريق السريع A-14e حيث صمم ليكون عالمياً مختلفاً إلى باريس.

ويمكن إرجاع تصور لاديفانس إلى عام ١٩٢٠م ، ولكنه استغرق طويلاً لكي يرى النور ، فالخطط الإقليمية ومسابقة عام ١٩٣١م من أجل تصميم طريق النصر Triumphal way الممتد من ميدان النجمة Etoile إلى لاديفانس قد أعطى الحافز لفكرة موقع جديد لمنطقة الأعمال على محيط مدينة باريس. وفي عام ١٩٥٦م اقترحت التنمية الإقليمية وخطة التنظيم بالعمل على تقليل الكثافة السكانية في الأحياء الفقيرة في المدن ، والحد من العقد nodes التي ستنشأ على هامشها - وهو ما حدث بعد ذلك في المدن في الكثير من البلدان نتيجة لقوى السوق وليست سياسات التخطيط الإقليمية (Garreau, 1991). وكان هناك حاجة ملموسة للحفاظ على الطابع التاريخي لقلب باريس ، كما كان وما زال في مخيلة الناس. وهو ما يود أن يراه ويتمتع به ٢٥ مليون سائح يأتون إلى باريس كل عام ، وقد كانت النتيجة نقل بعض الخدمات إلى محيط المدينة ، وبناء سلسلة من المدن الجديدة حولها.

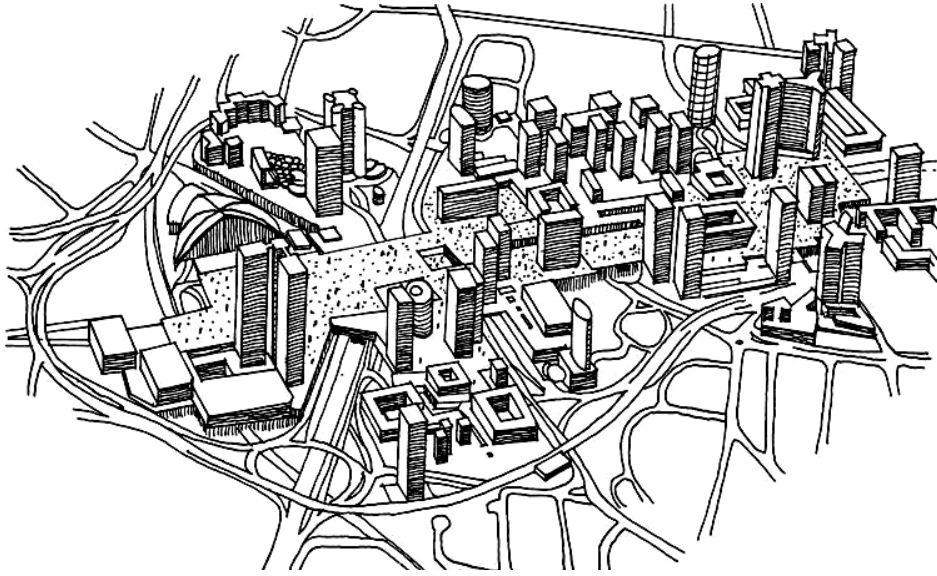
بحلول عام ١٩٥٦م كان هناك عددٌ من أبراج المكاتب قد وجدت بجوار لاديفانس. وفي عام ١٩٥٨م تم تشكيل المؤسسة العامة لتخطيط وتنمية إقليم لاديفانس Etablissement Public pour l'Amenagement de la Region (EPAD) de la Défense وبدأت تقدم على ما نعرفه الآن بمنطقة لاديفانس. وتعتبر EPA هي هيئة عامة تعمل مع الشركات الخاصة للحصول على الأرض وإعدادها للتنمية. وترتبط جهود الحكومات المحلية والوطنية مع مؤسسات القطاع الخاص. وهكذا فإن EPAD كانت لديها سلطة مصادرة الأراضي ، وإنشاء منطقة للتنمية وتسريع البناء ، وتقوم EPAD شراء الأراضي ، وإعادة إسكان نحو ٢٥.٠٠٠ شخص. هذا وقد تم هدم عدد ٩٠٠٠ منزل ومئات

المنشآت الصناعية والصناعات الخفيفة، وهي على وشك تطوير مجموعة من العقارات المكتبية. وقد امتدت التنمية إلى أربعة عقود متقطعة وفترات كبيرة من التراخي وذلك قبل عام ١٩٦٤م، وبين عامي ١٩٧٤-١٩٧٨م، ومرة أخرى بين عامي ١٩٩٢-١٩٩٨م.

والمقترح الأول في عام ١٩٦٤م يتكون من صفين من ناطحات السحاب متساويين في الارتفاع (١٠٠م) تحيط بهما المساكن ومنتزهات للمشاة على جميع الطرق، وقد خرج القليل منه. والمقترح الأكثر جدية للموقع كان في عام ١٩٧١م وبتوجيه من الرئيس جورج بومبيدو Georges Pompidou، والمقترح الثالث جاء بعد بضع سنوات من قبل الرئيس جيسكار ديستان Giscard d'Estaing. وهذا الاقتراح الثالث هو في الأساس ما نراه اليوم.

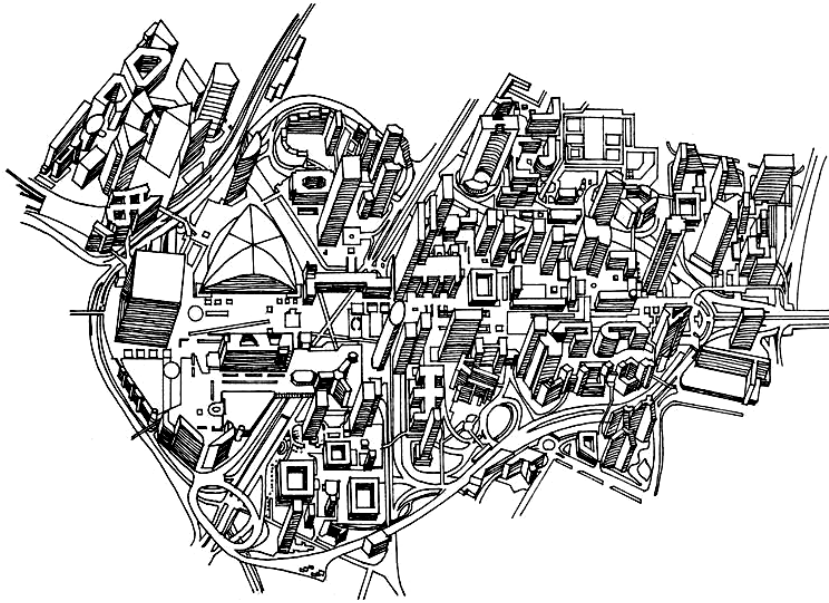
وفي عام ١٩٧٨م تدخل الرئيس ديستان وريمون بار Raymond Barre رئيس الوزراء لأنه على الرغم من تمويل الدولة فإن المستقبل الاقتصادي لمنطقة لاديفانس كان غير مؤكد. أما التطور الجديد فقد جرى تنفيذه بخطة بطيئة. وقد كانت EPAD في وضع مالي سيئ وذلك لأن مواردها كانت ناتجة من بيع حقوق البناء. وكان العجز يقدر بحوالي ٦٨٠ مليون فرنك. وتحت قيادة ديستان وضعت الحكومة المركزية موارد إضافية مستمدة مباشرة من مصارف الادخار المملوكة للقطاع العام. كما تم فرض قيود إضافية على المبنى في باريس من قبل حكومة السلطة الوطنية (DATAR) Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale، والاختلافات في معدلات الضرائب وضعت لتشجيع التنمية في لاديفانس. وبناء البنية التحتية كانت الخطوة الرئيسة لأنها تسمح بربط المباني بشبكة الطرق للمشاة والسيارات والسكك الحديدية. ونظمت هذه الشبكة في هيكل متعدد الطبقات يفصل بين مختلف وسائل النقل مع توفير مساحة خالية من السيارات تبلغ حوالي ٤٠ هكتاراً (حوالي ١٠٠ فدان) كمسطح للمشاة، أو متنزه، وهي الطبقة العليا. أما حركة مرور المركبات فتبقى على هامش الكتلة العظمى (انظر الشكل رقم ٨، ١٠).

ويستند التصميم النظري الأصلي على فكرة لوكوربوزييه عما ينبغي أن تكون عليه المدينة الحديثة. كما تطورت هذه الخطة وأصبحت أكثر كثافة لحفز بعض الشعور بالدمائة والحيوية، والمركز الوطني للصناعات والتقنيات ذو السطح المثلث، كان من أول المباني المميزة في المنطقة. وعمل كحافز لمزيد من التنمية (انظر الشكل رقم ٨، ١١ - ٨، ١٣).



(أ)

Drawing adapted from various sources by Thanong Poonteerakul



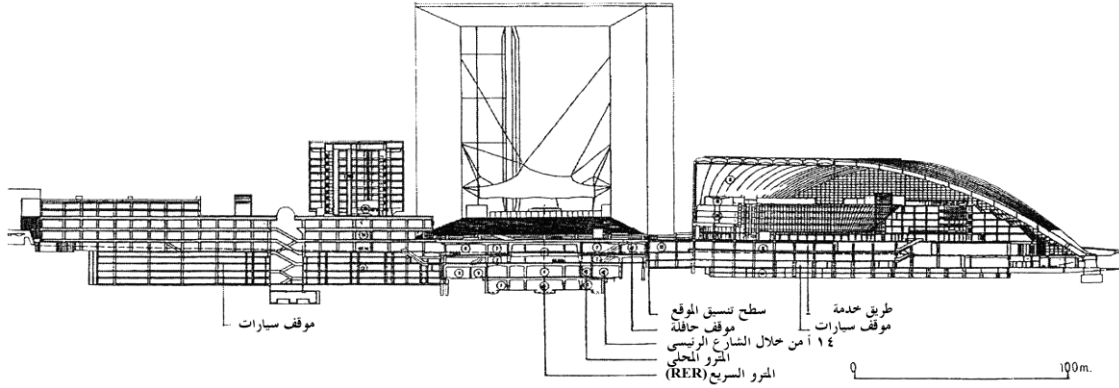
(ب)

Drawing adapted from various sources by Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٨, ١٠). لاديفانس قبل وبعد بناء القوس. (أ) مخطط للكتل المتوقعة في عام ١٩٧٠م قبل فكرة قوس لاديفانس.

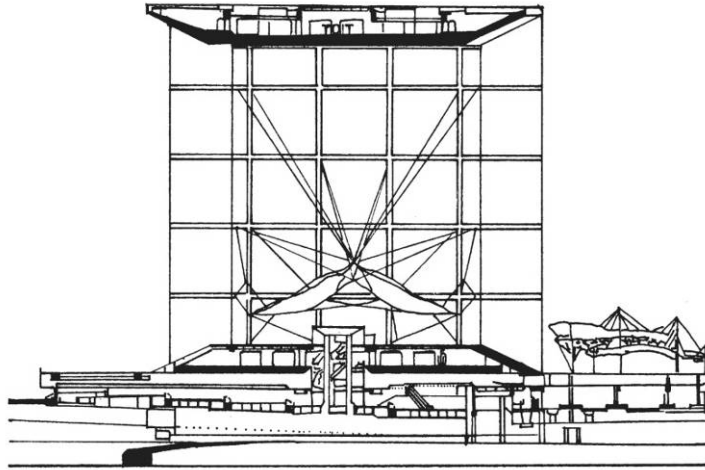
(ب) المخطط مجمع في عام ٢٠٠٣م

Source: B. Richards (2001); courtesy of the Taylor and Francis Group



(أ)

(أ)



Drawing adapted from various sources by Chao Wong

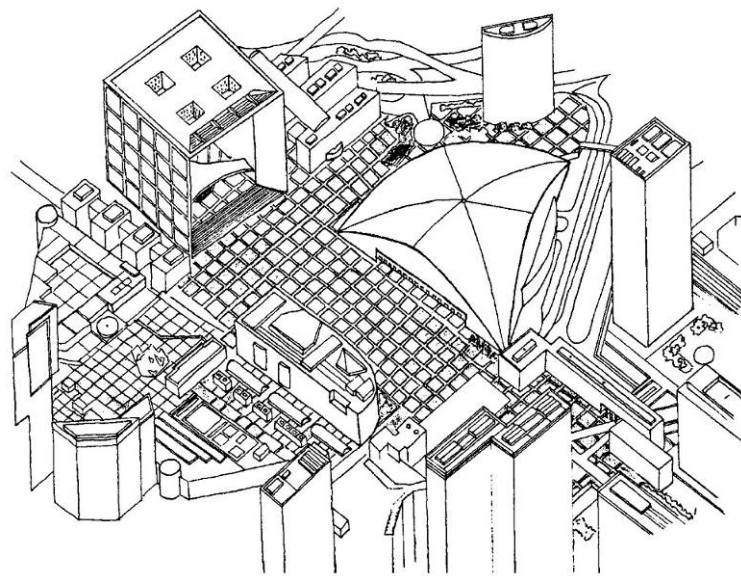
(ب)

الشكل رقم (٨، ١١). قطاعات في طوابق محطة لاديفانس. (أ) قطاع عرضي. (ب) قطاع طولي جزئي.

الانتهاء الجزئي للمحور القادم من الطريق الدائري *boulevard périphérique* اليوم هو قوس لاديفانس الذي صممه المعماري الدانمركي يوهان أوتو فون سبريكلينس Johan Otto von Spreckelsen والذي توفي قبل إتمامه، فالمشروع كان الفائز في مسابقة التصميم الذي عقدت تحت رعاية الرئيس فرانسوا ميتران François Mitterrand. وكان جزءاً من (أعماله العظيمة) هو برنامج يهتم ويتعلق في المقام الأول بالحفاظ على المعالم الباريسية الكبرى مثل اللوفر الكبير Grand Louvre، ولكنها ساعدت أيضاً في تمويل أعمال جديدة رئيسة مثل مدينة العلوم Cité des Sciences الكائنة في حي المجزر القديم في متنزه دي فيليت Parc de la Villette (انظر الفصل الخامس). وهناك جسر مزين إلى الغرب من القوس المحور المستمر إلى سان جيرمان أونلي St Germain-en-Laye.



هذا وقد صمم القوس The Arche في عام ١٩٨٣ م وتم إنجازه في عام ١٩٨٩ م ، وبعد مضي قرن من بناء برج إيفل ، وفي وقت سابق هناك الكثير من المخططات المختلفة من عمل إ.م. بي I. M. Pei ، وإميل أيلود Emile Aillaud ، وجان ويلر فال Jean Willerval قد تم رفضها. فإن القوس هو مبنى للمكاتب ، مكون من ٣٥ طابقاً ١٠٠ م ارتفاع في ١٠٠ م عرض (وهذه مساحة فناء مربع داخل متحف اللوفر ، ومساحة كبيرة بما يكفي لاستيعاب نوتردام) ، وهو ميل قليلاً إلى المحور من القوس ويعلوه. معرض فني ومنصة للمشاهدة. والمسابقة الخاصة بموقع القوس قد جذبت ٤٢٤ مشاركة ، وقد اختارت لجنة التحكيم المعمارية أربعة مشاريع للنهائيات. وتم تقديمها بدون أسماء للرئيس ميتران الذي اختار مشروع سبريكليسن Spreckelsen. واليوم يعتبر القوس أحد مناطق الجذب السياحي الكبرى وأعطى لاديفانس الشعور بأنه مكان في باريس. كما سمح بتمديد آخر للمحور الذي يبدأ طريق الشانزليزيه ، ماراً بالقوس ووصولاً إلى أبعد مسافة فرساي Versailles. والمنظر الطبيعي بين نهر السين والقوس الكبير هو من تصميم دان كايلي Dan Kiley ، معماري تصميم المواقع بأمريكا الشمالية. وفي عام ١٩٧٨ م سعى كايلي لعمل نافورات كلاسيكية حديثة وكذلك أعمال فنية. أربعة صفوف طويلة من المستويات تتقاطع لتعزيز المحور البصري.



Chao Wong

Drawing adapted from various sources by

الشكل رقم (١٢، ٨). الطرف الغربي من لاديفانس.



Photograph by Tata Soemardi

الشكل رقم (٨, ١٣). لاديفانس مع القوس الكبير في الخلفية ، والمركز الوطني للصناعات والتقنيات على اليمين.

ومن نواح عدة قد تكون لاديفانس أفضل أن تدرج في الفصل العاشر كتصميم حضري بالتركيب حيث المباني فيها من أنواع مختلفة وكذلك العمارة ، التي تتراوح بين الحداثة إلى ما بعد الحداثة مع نغمات الكلاسيكية الجديدة ، وهي متصلة بإطار. فقد اتضح سوء تنظيم التصميم كقطعة واحدة ، فالرسم التصوري لم يوضح كيفية تحقيقه. والخطوط الإرشادية للبناء قد تنوعت على مر الزمان كنتيجة لضغوط سياسية واقتصادية ، وقد تأثر المخطط كثيراً بالرؤساء المتعاقبين في فرنسا ، فالكل يحاول ترك بصمته في باريس.

والمجموعة الأولى من ضوابط التصميم تحدد الارتفاع ، وسعت من أجل وحدة معمارية للمنطقة. ومع تطور التصميم فقد بدأ تخفيف المواصفات الخاصة بما يجب أن يبني من أجل الحصول على بعض الحياة في هذا المخطط. وقد ساد موقف قائم على عدم التدخل في نهاية المطاف. وفي بداية السبعينيات تم تشجيع الشركات على بناء ناطحات سحاب skyscrapers. ولقد فعلوا ذلك. وكل شركة حاولت التفوق على الأخريات مع مبناها ولا يزال عدد قليل من المباني متأثراً بأنماط تصميم مرحلة ما بعد الحداثة. والنتيجة كانت مجموعة من المباني بدون تنظيم والتي ينظر إليها على أنها خارج سياق الكرامة وعظمة التاريخ. وظهرت EPAD بأنها غير مكرثة ، فقد أنشئت أول منطقة أعمال في أوروبا وعندها الإحصاءات التي تثبت ذلك. وتنسيق الموقع الذي يربط أجزاء المجمع معاً (الشكل رقم ٨, ١٤ و ٨, ١٥).

فهل ظلت لاديفانس ناجحة؟ ويعتبرها المعجبون يوتوبيا العصر الحديث ؛ أما مصممو الديكور فإنهم يعتقدون أنها جزء من عالم شجاع جديد Brave New World. وقد نفى عنها أنها منطقة أعمال فقيرة (Eriksen, 2001). وعلى الرغم من الجهود المبذولة لتصحيح التصميم فإنها لا تزال سلسلة من الأجزاء الحديثة. والفراغات المفتوحة منفصلة وفقيرة الاتصال بالمباني ؛ ويوجد القليل على السطح لجذب المشاة. على الرغم من أنها خالية نسبياً من تلوث الهواء ، فإن شدة الرياح على مستوى السطح والتي تزيد بها البنايات المرتفعة جعلتها بيئة غير مضيافة للمشاة وخاصة

في فصل الشتاء، وحتى في بعض أيام الصيف. إن EPAD قد بذلت جهوداً شجاعة لجعل مستواها أكثر جاذبية وذلك بإضافة الأشجار لأسباب جمالية، وكذلك لتحسين ظروف الرياح، فقد زادت كمية التسوق، وشجعت على تطوير المعارض الفنية، وكذلك المزيد من الأعمال النحتية من أجل عمل متحف في الهواء الطلق. وأصبحت الأرجوحة الترفيهية Carousel من المعالم الأساسية.

من وجهة نظر قطاع الأعمال فإن لاديفانس تعتبر نجاحاً باهراً. كما أن ١٤ من أكبر الشركات في فرنسا موجودة هناك. وفي عام ٢٠٠٠م، كان هناك ١٣٠ ألف شخص يعملون في شركات إدارية عددها ٣٦٠٠ شركة. وأكثر من نصف السكان العاملين قد وصفوا بأنهم تنفيذيين، وتلك الأرقام تعتبر مؤشراً لأحد مقاييس النجاح.



Photograph by Herti Verge

الشكل رقم (٨, ١٤). لاديفانس: البنايات التجارية النموذجية مع النصب الفولاذي stabile من عمل ألكسندر كالدر Alexander Calder في الخلفية.



Photograph by Tata Soemardi

الشكل رقم (٨, ١٥). العاملون في المكاتب والسياح ينظرون إلى أسفل نحو محور قوس النصر من درج القوس الكبير.

وهذا الذي أثار إعجاب السياسيين الزائرين من أمثال رئيس وزراء المملكة المتحدة مارغريت تاتشر ورئيس بلدية شانغهاي (في وقت لاحق رئيس مجلس الوزراء لجمهورية الصين الشعبية)، تشو رونجي Zhu Rongji. كناري وارف Canary Wharf ولوجيا تسوي Lujiazui هم أبناء لاديفانس ومخطط شمال هانوي Hanoi North هو الحفيد (Marshall, 2002). إذا كانت باريس هوسمان Haussmann's Paris في وقت سابق تعتبر نموذجاً للأجيال الأولى من القادة السياسيين، فاليوم تعتبر لاديفانس هي النموذج.

### المراجع الرئيسة Major References

- de Graveline, Frederique (2002). *La Défense, Les Villes et Leurs Projets: Projets Urbain en France*. Paris: Editions du Moniteur.
- EPAD (c. 2002). *La Défense*. EPAD.
- Lowe, Garrard (1996). Urban lessons from Paris. *Urbanities* 6 (1): 1–6. <http://www.city-journal.org>
- Torres, Felix (1987). *Paris La Défense: Métropole Européenne des Affaires*. Paris: Editions de Moniteur.

### حالة دراسية Case Study

كناري وارف، و أيل أوف دوجز، لندن، إنجلترا، المملكة المتحدة: التصميم العمراني للواقعية التجارية؟ (في الأصل ١٩٨٥-١٩٩٨م ولكنها استمرت)

Canary Wharf, Isle of Dogs, London, England, UK: The Urban Design of Commercial Pragmatism? (Primarily 1985–98 but Continuing)

تعتبر كناري وارف القطعة الأساسية في إعادة تطوير منطقة موانئ لندن، وهي من نتاج لاديفانس. فحكومة مارجریت تاتشر قد تشجعت بنجاح هذا المشروع على اعتبار أنه مشروع شراكة تجارية لإتباع سياسة مماثلة له في لندن. و باتباع مثال لاديفانس، تم تصميم كناري وارف لتلبية احتياجات التطوير التجاري للندن خارج المركز التجاري التقليدي، وهو المدينة، إنها تقع على ما كان في يوم ما موقع ميناء مزدهر قد تم التخلي عنه كنتيجة للتغيرات في حجم السفن وطبيعة تكنولوجيا النقل، ولاسيما تنمية نظام الحاويات. ولجميع المقاصد والأغراض هذا الموقع الذي تم استغلاله سابقاً قد تم إزالته كلياً عدا بقايا أحواض السفن.

واليوم تضم المنطقة ١٨ مبنى إدارياً، ومركزاً لتجارة التجزئة، وفنادق، ومركزاً للمؤتمرات ومركز احتفالات، وخمس محطات وقوف للسيارات (بالإضافة إلى مواقف السيارات الموجودة تحت المباني الإدارية) إلى تنسيق المواقع للفراغات المفتوحة، والمنطقة يتم خدمتها بواسطة نظام السكك الحديدية الخفيفة، ومؤخراً في عام ٢٠٠٠م، عن طريق محطة للسكك الحديدية للمترو تحت الأرض underground على خط جوبليه Jubilee Line (انظر

الفصل العاشر). والموقع يمتد على مساحة ٨٦ أكر / فداناً (٣٤.٤ هكتار) منها حوالي ٢٠ ٪ تصميم للفراغات المفتوحة. وللوصول إلى هذه الحالة كانت التجربة قاسية.

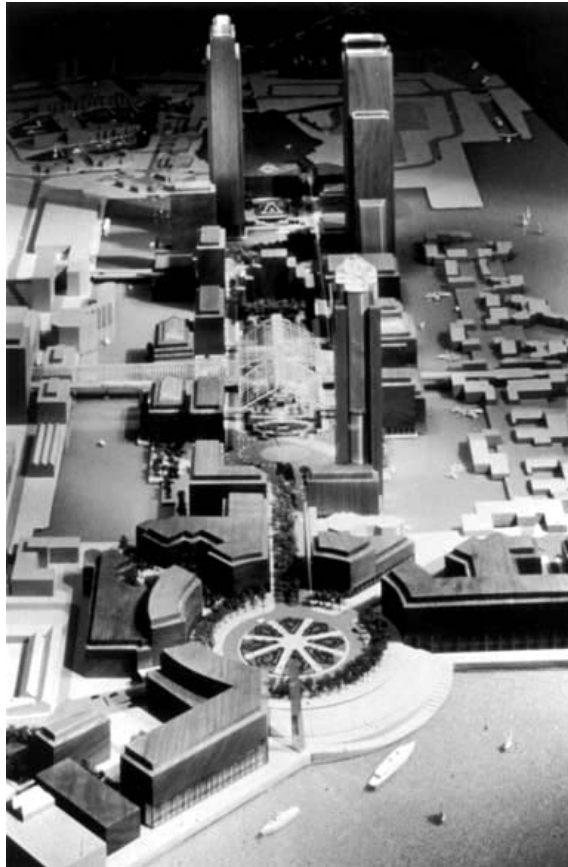
وفي الثمانينيات تولت الحكومة البريطانية بقيادة تاتشر السيطرة على منطقة دوك لاندز Docklands من خمس حكومات محلية مسئولة عن ذلك ، وتم إنشاء شركة لندن دوك لاندز للتنمية London Docklands Development Corporation (LDDC). ومن مهام هذه الشركة كما ذكر في عام ١٩٨١ م من قبل وزير البيئة مايكل هيزلتاين Michael Heseltine ، أن تعمل من أجل إعادة هذه المناطق القاحلة إلى الاستعمال الأكثر قيمة ، وشجعت الشركة على نهج قيادة السوق في التصميم ولكن أيضاً خلقت منطقة للمشاريع التي عرضت حوافز ضريبية للشركات لتحديد مواقع لها في كناري وارف ، كما أن اللوائح القانونية لدوك لاندز Docklands تم تعليقها. وقد ترك الكثير دون تحديد ، وعلى سبيل المثال ، لا توجد لوائح محددة حول مساهمات مطوري البناء في تكلفة البنية التحتية أو تنسيق الموقع. وتتخذ القرارات على أساس كل حالة بعينها.

وفي عام ١٩٨٥ م قام رجل الأعمال الأمريكي ج. وير ترافيلستيد G. Ware Travelstead ، باقتراح ٣٥ هكتاراً للتنمية التجارية التي وضع تصميمها حنا-أولين Hanna-Olin وخصصت لموقع كناري وارف ، ولكن في نفس السنة تم تكليف كل من سكيدمور Skidmore ، وأوينجز و ميريل Owings and Merrill (SOM) لإنتاج خطة رئيسة ووضع الخطوط الإرشادية للتصميم في المنطقة (انظر الشكل رقم ٨، ١٦). والتخطيط الحالي يحتفظ بالميزات الأساسية لهذه الخطة ، والتصميم له محور مدينة جميلة للفنون ومنتهى بناية تعتبر معلماً مميزاً (انظر الشكل رقم ٨، ١٧) ، وكانت المنطقة مقسمة إلى عدد ٢٦ موقع بناء وكذا حدائق منسقة بطريقة رسمية. والخطوط الإرشادية - التي وضعها SOM و LDDC - قد حددت ارتفاع المباني من أجل أن تكون الأبراج المركزية من المعالم المميزة ، وكذلك الاحتياجات اللازمة للمواد التي سوف تستخدم من أجل إنشاء شعور بالوحدة المعمارية مع تطوير المقترحات التي تتفق مع الخطوط الإرشادية والتي لا تتطلب موافقة LDDC ، وأي شيء عدا ذلك يتطلب الموافقة. والخطوط الإرشادية أظهرت أنه يمكن إعطاء المعماريين قليلاً من المرونة في التصميم.

وفي عام ١٩٨٧ م قام مطورو أولمبيا و يورك Olympia and York ، سابقاً كانوا من المستثمرين الرئيسيين في باتري بارك سيتي Battery Park City (انظر لاحقاً في هذا الفصل) ، ورثوا الخطة الرئيسة. وكانت الشركة جزءاً من الإمبراطورية العقارية لعائلة ريتشمان Reichmann في كندا. أوتو بلو Otto Blau ، وهو أحد الأعضاء الرئيسيين في الشركة ، قد نصح بعدم الاستثمار في كناري وارف بسبب موقعها ، أما بول ريتشمان Paul Reichmann الذي كان قد نما علاقة وثيقة مع مارغريت تاتشر ، قد أقنعها بالمضي قدماً في وعددها الشخصي ببناء وصلة لخط مترو الأنفاق إلى

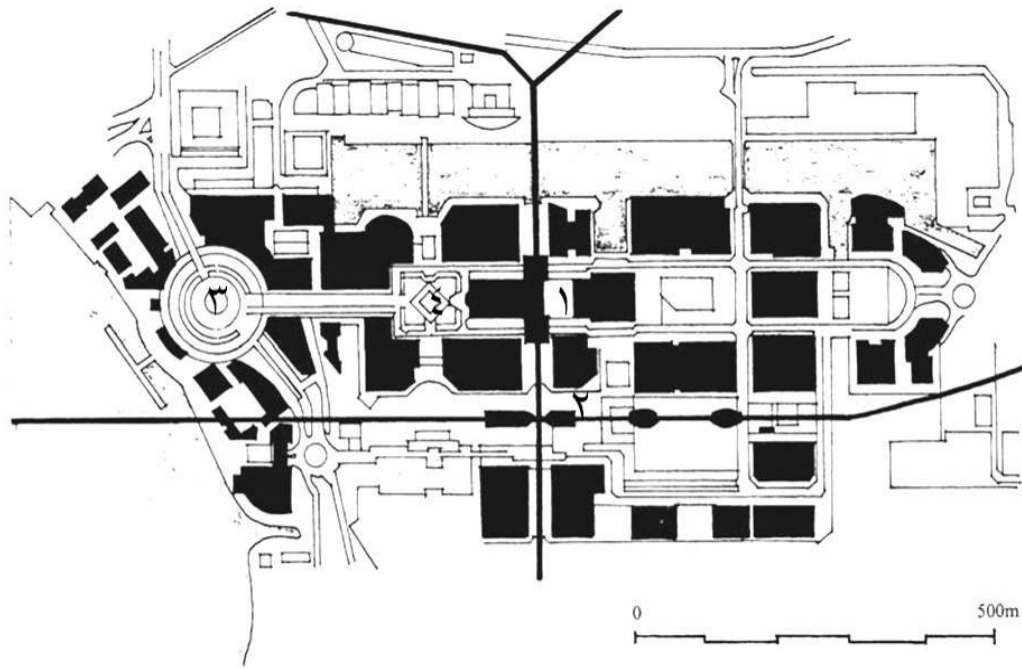
الموقع وذلك لجعل الموقع مجدداً تجارياً. وبحلول الوقت غادرت منصبها في عام ١٩٩٠م مع عدم إحراز أي تقدم على هذا الخط.

وكان تطوير كناري وارف ، شأنه في ذلك شأن لاديفانس ، لم تكن سلسلة. وسرعان ما تم استثمار ١.٣ مليار جنيه إسترليني بين عامي ١٩٨١-١٩٨٦م. وبعد تلك السنوات من التكهّنات والتطوير والإفلاس في التسعينيات شهدت الانهيار المالي لعمليات التطوير، كما أصيبت سوق الإيجار التجاري بضغط شديدة حيث لا يوجد مستأجرون بارزون يوقعون عقوداً للإيجار، كل هذا النقص في الطلب على المكاتب التجارية كان له أثر كبير على كناري وارف لأنه لم يكن تطويراً متعدد الاستعمالات، وقد دخلت دخلت أولمبيا و يورك تحت الحراسة القضائية في عام ١٩٩٢م، حيث إنهما كانا مدينتين بمبالغ كبيرة لحوالي ٩١ بنكاً من بنوك الإقراض التي استثمرت الأموال بشكل كبير على حماس مشروع بول ريتشمان Reichmann Paul.



Photograph courtesy of the Olin Partnership, Philadelphia

الشكل رقم (٨، ١٦). مجسم لاقتراح SOM لتصميم كناري وارف.



Adapted from B. Richards (2001)

(١) محطة القطارات الخفيفة لرصيف ميناء كناري (٢) خط محطة جوبيليه (٣) ساحة ويستبري (٤) مبني مكاتب كندا واحد

الشكل رقم (٨، ١٧). المسقط الأفقي لكناري وارف.

وبعد مرور ثلاث سنوات تم بيع كناري وارف بمبلغ ٧٠٠ مليون جنيه إسترليني لإتلاف دولي، حيث كان بول ريتشمان عضواً بارزاً فيه. وفي عام ١٩٩٥م، ساعد صاحب السمو الملكي الأمير الوليد بن طلال بن عبد العزيز من المملكة العربية السعودية على إخراج كناري وارف من الإفلاس، وهذه التنمية لم تدعم من قبل الجيش الجمهوري الإيرلندي فلهجوم الذي تم بالسيارة المفخخة والذي تسبب في فبراير عام ١٩٩٦م في أضرار بقيمة ٥٠ مليون جنيه إسترليني من التعويضات، وقد أسفر عن مقتل شخصين، وفي عام ١٩٩٩م أصبح الإتلاف عاماً وذلك ببيع الأسهم بمبلغ ٣.٣٠ جنيه إسترليني للسهم.

ومع الزيادة في الطلب على المساحات المكتبية في منتصف التسعينيات تم الآن بناء الكثير منها، وبرنامج استعمالات البناء قد تغير، الأمر الذي أثري مزيج التطور، وقد تم توسعته ليشمل المزيد من المطاعم والنوادي والفنادق ومرافق التسلية والترفيه. أما التطور السكني الوحيد فهو يتكون من شقق فاخرة في وود وارف Wood Wharf ولكن المزيد من الشقق متوقع في مكان قريب. وقد قامت LDCC بإغلاق برنامج التجديد وبعد الانتهاء منه في عام ١٩٩٨م. وهناك الآن مجموعة كناري وارف التي تعزز التنمية، وفي عام ٢٠٠٢م كانت ٩٩.٥٪ من كناري وارف

مستأجرة. فعدد العاملين فيها في اليوم الواحد ٥٥٠٠٠ شخص وتقام مبانٍ جديدة في المناطق المجاورة. وكناري وارف، ومع ذلك لا تزال تواجه مصاعب مالية.

في أواخر عام ٢٠٠٣ م، كانت مديونيات مجموعة كناري وارف ٣ مليار جنيه إسترليني. ولجهود كانت تبذل لبيع الشركة. وقد نتج عن الكساد في سوق لندن أن تداولت أسهم الشركة بمبلغ ٢.٤٣ جنيه إسترليني للسهم وفي نوفمبر من عام ٢٠٠٣ م هبط السهم إلى ٢.٢٠ جنيه إسترليني في وقت سابق من نفس العام، وقد تضاعفت الصعوبات المالية عن طريق المستأجرين الذين سعوا إلى خفض قيمة عقود الإيجار الخاصة بهم والتي تستحق التجديد إلى معدلات أقل مما كانت عليه وذلك للبقاء في كناري وارف (Timmons, 2003). و البيئة الطبيعية، على أية حال، هناك لكل شخص لرؤيتها.

و عمارة المباني قد تم وصفها بأنها "ما بعد الحداثة الكلاسيكية" post-modern classical. وتعد مواد البناء مثل الرخام والحجر الجيري والطوب والصلب والزجاج من المواد الرئيسة للبناء. والوحدة في التصميم تتحقق من خلال الأركان الدائرية للأبراج عند مداخل الساحات، والمزودة بواجهات منتهية في المنطقة العلوية منها بقوصرات Pediment، والواجهات تطل على نهر التايمز Thames، وتم تطبيق نظام الشبكة على النوافذ مع ارتداد الدور العلوي، أما المباني فقد تم تصميمها عن طريق الممارسين المعماريين العالميين الكبار من أمثال كون بيدرسن فوكس Kohn Pederson Fox، وإ.م. بي I. M. Pei، وتروغتون ماكاسلان Troughton McAslan، و سيزار بيلي Cesar Pelli. كان بيلي المعماري للمركز المالي العالمي في باتري بارك سيتي Battery Park City، والذي تم استجاره من قبل أولمبيا ويورك لتصميم المبنى الرئيس ساحة كندا واحد One Canada Square، وهو يعتبر واحداً من ثلاثة أبراج مميزة والذي يمكن أن ينظر إليه من مسافة بعيدة. وهو بسيط نسبياً على ارتفاع ٨٠٠ قدم (٢٤٥ م) بناء متحرر مبني من الزجاج والفولاذ المقاوم للصدأ مع قاعدة متطورة من الحجر الجيري، وهو بناء معماري هادئ. ويتميز أساساً عن طريق موقعه وفي نهايته المحور وأيضاً عن طريق ارتفاعه (انظر الشكل رقم ١٧، ٨).

وضوابط التصميم أسفرت عن أن كناري وارف تعتبر حالياً أقل بهرجة بكثير من العمارة التجارية الكثيرة في التسعينيات، ورأى النقاد المعاصرون أن هذا طابع سلبي ولكن يبدو أنه يعمر طويلاً وأيضاً في عيون نقادنا المعاصرين. ويوجد فرق هام بين التصميم العمراني لكناري وارف و لاديفانس وهو أن المباني لها عنوان الشوارع حتى يمكن الوصول إليه من الشارع، وفي لاديفانس مناطق المشاة متجانسة إلى حد كبير، وربما هذا التفصيل هو ما جلبته SOM معها من التجربة الأمريكية (الشكل رقم ١٨، ٨).





Photograph by Randolph Griffith

(أ)



(ج)



(ب)

الشكل رقم (٨, ١٨). ثلاثة مناظر لكتاري وارف. (أ) منظر من رصيف العبارة، ١٩٩٣ م. (ب) منظر من المحور باتجاه مبنى مكاتب كندا واحد، ٢٠٠٤ م. (ج) منظر من الجنوب، ٢٠٠٤ م.

والمشروع كان مدموماً و ممدوحاً في نفس الوقت. إن عدم الاهتمام بالبنية التحتية اللازمة لعمل السكان، ولاسيما في وسائل النقل العام، وقد انتقد بشدة من قبل الجميع. و المشكلة قد عولجت الآن بشكل كبير، وثمة ربط مباشر إلى مطار هيثرو Heathrow airport ومحطة ليفربول ستريت Liverpool Street لا تزال على مستوى الاقتراح

وشركة كناري وارف تسعى بقوة من أجل ذلك ، وهناك أيضاً اقتراح لوضع خط حديدي أحادي معلق يتصل بقلب المدينة ، وقد تعرضت كناري وارف لانتقادات لطيفة ، ورخيصة ، وعمارتها وتشطيباته المغلقة بإحكام. وقد رفض بشكل غير عادل التعبير المعماري "التاتشرزم" Thatcherism. ومع ذلك وعلى ما يبدو ، أن هناك مشاكل. منها مرض البناء المتلازم ، لقد أصبح ذلك شائعاً. إن ثقافة المكتب الأحادية التي عزلت التطوير عن الصعوبات الاجتماعية التي واجهت المواطنين في محيط هذا المشروع كانت ماثرة نقد سلبي لهذا التطوير واعتبر الغرباء كناري وارف ملكية خاصة.

وعلى الجانب الإيجابي فقد أشيد بالخطة الرئيسة لجودة تنسيق الموقع : السيرك ، والساحات والشوارع التي تصطف بها الأشجار ، والفردية للمباني من تصميم المماريين المختلفين (جودة التصميم العمراني كقطعة واحدة) كما يعتبر تحقيق الجدارة وعموماً فإن نجاح المسعى يبقى أن يُرى. مع ذلك إنها وبالفعل حققت الهدف الرئيس للارتياح وليس للقضاء والضغط على المدينة.

#### المراجع الرئيسة Major References

- Edwards, Brian (1992). *London Docklands: Urban Design in an Era of Deregulation*. Oxford: Butterworth Architecture.
- Hoyle, Brian S., David Pinder and M. Sohail Husain (1994). *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Chichester: John Wiley and Sons.
- Meyer, Han (1999). *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Rotterdam and New York*. Utrecht: International Books.
- Ogden, Philip, ed. (1992). *Update: London Docklands, the Challenge of Development*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Powell, Ken (2000). *City Transformed: Urban Architecture at the Beginning of the 21st Century*. London: Laurence & King.

#### الحالة الدراسية Case Study

يوراليل، ليل، فرنسا: قلب مدينة جديد (١٩٨٧م إلى الوقت الحاضر)

Euralille, Lille, France: A New City Heart (1987 to the Present)

في عام ١٩٩٤م أعد ريم كولهااس Rem Koolhaas ومكتبة متروبوليتان للعمارة Office of Metropolitan Architecture (OMA) خطة رئيسة لمركز مدينة ليل Lille. كان الهدف منها هو خلق مدينة جديدة في قلب القديمة ، وضرورة القيام بذلك كان موضوعاً لمفاوضات سياسية كبيرة. منها النمو في الاتحاد الأوروبي ، وتطوير نفق بحر المانش ، والرغبة في مد خط الشمال الأوروبي للقطار الفرنسي السريع "القطار فائق السرعة" VGT Train à Gran Vitesse وضعت ليل كمدينة ذات قاعدة صناعية هابطة وسط المثلث التجاري ، لندن وبروكسل وباريس ، والمدينة بموقعها الإستراتيجي يبلغ عدد سكانها أكثر من ١.٠٩ مليون شخص يعيشون داخل دائرة نصف قطرها ٣٠٠ كم (٢٠٠ ميل). هي علي أية حال ، قريبة جداً إلى بروكسل Brussels لكي تصبح مركزاً رئيساً.

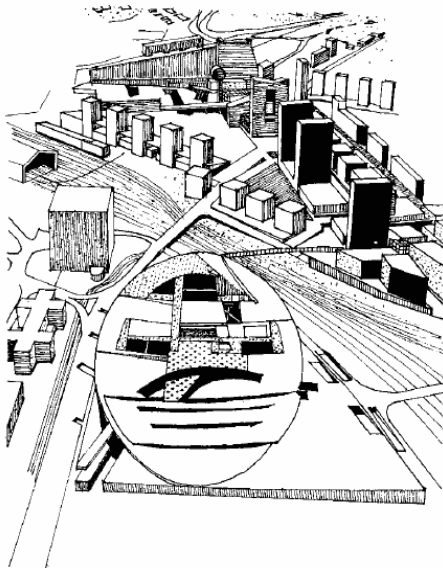
إن SNCF - السكك الحديدية الوطنية الفرنسية - بدأت في البحث لتطوير شبكتها في الشمال واقترحت محطة في سوسلي Seclin ضاحية ليلLille. وقد حسبت تكلفة تشغيل خط في وسط ليل سيكون ١.٩ مليار فرنك وهو أعلى من تكلفة تشغيله من خلال ضواحي المدينة. وفي عام ١٩٨٥ م ، بدأ بيير موروي Pierre Mauroy نائب رئيس بلدية ليل (رئيس وزراء فرنسا في الفترة من ١٩٨١ - ١٩٨٤ م) بالضغط على الحكومة الفرنسية لعمل محطة قطار في وسط المدينة. ونجح في عام ١٩٨٧ م. وقام موروي بتشكيل منظمة إدارة تطوير لمترربول ليل Lille Metropole ، وذلك لتنفيذ المشروع. جان بيلفاد Jean Peyeleveade ، وهو شريك مقرب ، قد عين مسئولاً عن جمع التمويل ، وقد شكلت مترربول ليل مع المكتب الإقليمي للسكك الحديدية الوطنية الفرنسية SNCF وغرفة التجارة الإقليمية Regional Chamber of Commerce شراكة بين القطاعين العام والخاص وذلك لقيادة المشروع ، وكان المساهمون الأساسيون خمسة مصارف فرنسية كبرى.

وقد دعت مترربول ليل أربعة معماريين فرنسيين وأربعة أجانب لتقديم مقترحات الخطة الرئيسة للموقع ، وكان المهندسون الفرنسيون هم كلود فاسكوني Claude Vasconi ، وجان بول فيجير Jean-Paul Viguier ، و ييفيس ليون Yves Lyon ، وميشيل مكاري Michel Macary ، بينما الأجانب كانوا نورمان فوستر Norman Foster ، وفيتوريو جريجوتي Vittorio Gregotti ، وأ. م. أنجريس O. M. Ungers ، و ريم كولهااس Rem Koolhaas. وقد قبلت خطة هذا الأخير وأصبحت OMA المخطط الرئيس ليوراليل Euralille ، وهذا يعتبر نهج التصميم العمراني كقطعة واحدة وقد أصبحت متبعة لدى عدد من المماريين المشاهير حين العمل على كل مبنى فردي وفقاً للخطة الرئيسة. والاعتبار الأساسي في تطوير مفهوم التصميم العمراني كان له طابع رمزي وجمالي بوصفه مركزاً للأعمال المستقبلية الجديدة لأوروبا (انظر الشكل رقم ٨، ١٩ و ٨، ٢٠). ووسط الأفكار كانت تلك الخطة من كولهااس Koolhaas كما وردت في كتابه هذيان نيويورك *Delirious New York* ونظرياته "الكبر" bigness ، و "التجارية" commercialism ، و "المباهاة" exhibitionism ، و "الكثافة بدون عمارة" density without architecture (Koolhaas, 1978). إن الفراغات الانتقائية هي لخلق تعقيد الهندسة والعمارة الضخمة ، فهي العناصر الأساسية لهذا المخطط. وفلسفياً ، وعلى الرغم من ملاحظات كولهااس في نيويورك فهي الأقرب إلى التقليد العقلاني عن التجريبي. وللمخطط خمسة عناصر رئيسة هي :

- ١ - محطة القطار فائق السرعة التي تستخدمها قطارات لندن وبروكسل.
- ٢ - المنتدى الثلاثي خارج المحطة ( تعبير عن مفهوم المعارضة للتاريخ والمستقبل).
- ٣ - شارع لوكوربوزيه Le Corbusier Street (هو الطريق المروري الرئيس الذي يربط بين المحطة ، ومركز الأعمال ، وحدود سانت موريس edges of Sant-Maurice وميدان لوكوربوزيه ، حيث تتقابل المدن القديمة والجديدة معاً).
- ٤ - الحديقة.
- ٥ - مركز المؤتمرات والمعارض.

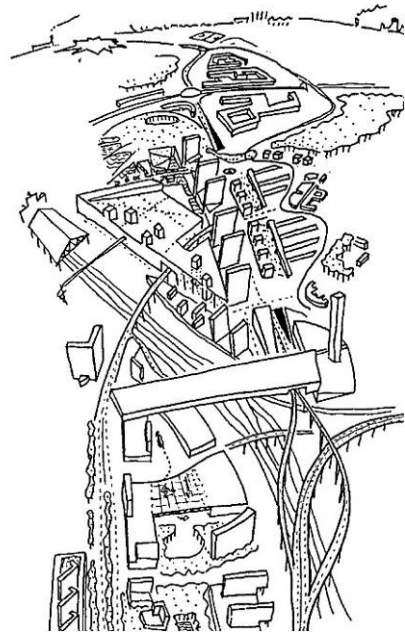
الكل محاط بمحدود حي سانت موريس، فمركز المؤتمرات والمعرض هو بطول ٣٠٠ م (١٠٠٠ قدم) والهيكل متعدد الوظائف مصمم لربط أجزاء المشروع. علماً بأن خط القطار فائق السرعة يجري على السطح من خلال المدينة مما يجعلها مفتوحة للرؤية.

وقد أخذ تنفيذ المشروع أكثر من عقد وتم على مرحلتين. المرحلة الأولى (١٩٩١-١٩٩٥ م) وتنطوي على شراء الأراضي وبناء خط القطار فائق السرعة ومحطة (من تصميم جان-ماري دوثيلول Jean-Marie Duthilleul). والأرض المتاحة للتنمية كانت مملوكة من قبل الجيش الفرنسي، والمنطقة كانت غير متاحة للتنمية. وكانت التشريعات ذات الصلة بحاجة إلى تغيير وقد حدث ذلك خلال رئاسة وزراء مورووي Mauroy. وكذا التقدم في تنفيذ مشروع كولهااس Koolhaas، أعيق من قبل الأزمة العقارية في أوروبا والتي أثرت أيضاً على لاديفانس وكناري وارف. وأيضاً هناك عدد من كبار المستثمرين تخلوا عن هذا المشروع مما أدى إلى التخلي عن بعض عناصر هذه الخطة (مثل الفندق من فئة أربع نجوم). هذا وقد شهدت المرحلة الثانية (١٩٩٥-٢٠٠٠ م) بعض التعديلات على الخطة الرئيسية ولكنها أوصلت المشروع لشبه الاكتمال. والمباني الرئيسة كانت برج المكاتب لكريدي ليونيه Crédit Lyonnais من تصميم كرستيان دو بورتزامبار Christian de Portzamparc، ويعرف محلياً باسم "الحذاء"؛ (انظر الشكل رقم ٨،٢١ ب)، ومركز التجارة العالمية World Trade Centre من عمل كلود فاسكوني ومكتب المعماري Claude Vasconi, Architect، ومركز تسوق ومكاتب (من عمل جان نوفيل Jean Nouvel) ومركز مؤتمرات وقاعة للموسيقى الروك Congress Centre and Rock Concert من تصميم ريم كولهااس Rem Koolhaas نفسه، وقد بيعت ٧٠٪ من حقوق البناء لوسط المدينة بحلول عام ٢٠٠٢ م، ويوراليل ٢ Euralille 2، أكثر الضواحي متعددة الاستخدامات على لوحات الرسم.



Drawing by Thanong Poonteerakul used with permission of the Office for Metropolitan Architecture

الشكل رقم (٨،٢٠). رسم تجميعي للتطوير.



Source: Koolhaas (1998); courtesy of the Office for Metropolitan Architecture

الشكل رقم (٨،١٩). ريم كولهااس، مفهوم يوراليل.



Photograph by Tata Soemardi

(أ)



Photograph by Tata Soemardi

(ب)

الشكل رقم (٨، ٢١). صورتان من منطقة يوراليل. (أ) الربط بين المحطة القديمة ومركز للتسوق. (ب) برج كريدي ليونيه Credit Lyonnais tower.

والتصميم العمراني إلى حد كبير بيان لشخصية ريم كولهااس ، فقد تم مهاجمته والدفاع عنه إلى حد كبير على هذه الأسس - كعمل فني - حيث إن المباني الفردية تتعرض للإعجاب كبيانات التوقيع ، وكان الهدف هو بلوغ مستوى عال من الهيبة للتنمية ، فقد كانت مكلفة للغاية لتدل على الترابط بين السياسة والطموحات الذاتية للمدينة الواحدة ، والتصميم العمراني والأفكار المعمارية. فقد كان حلم بيير مورووي Pierre Mauroy وكان الذراع التي مكنت يوراليل في الماضي قدماً. والمخطط يبين أيضاً أهمية الأفكار المعمارية الكبرى على أنها محفز لتطوير الأعمال ، وكان لوكوربوزيه فخوراً بجرأة المشروع.

### المراجع الرئيسة Major References

- Goldberger, Paul (2000). *The Architecture of Rem Koolhaas*. Los Angeles: Jensen and Walker.  
 Koolhaas, Rem (1998). *1987-1998, OMA Rem Koolhaas*. Madrid: El Croquis Editorial.  
 Spaans, Marjolein (2004). The implementation of urban regeneration projects in Europe: global ambitions, local matters. *Journal of Urban Design* 9 (3): 335-49.

### حالة دراسية Case Study

لوجياتسوي، بودونج، شانغهاي، جمهورية الصين الشعبية: منطقة التجارة العالمية (١٩٩٠م؟)

Lujiazui, Pudong, Shanghai, People's Republic of China: a global business precinct (1990 ?)

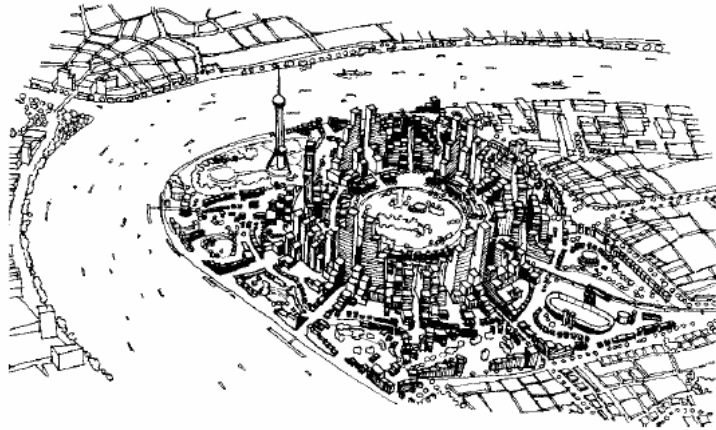
إن لوجياتسوي Lujiazui (أيضاً في بعض الأحيان تنطق لو جيا زوي) هي منطقة للتجارة والتمويل في بودونج ، شانغهاي ، وهي ليست فقط مثلاً جيداً لنموذج التصميم العمراني كقطعة واحدة مع درجة عالية من الحرية وعدم التدخل ، ولكن أيضاً مثلاً جيداً في التصميمات العمرانية والقيم المعمارية التي يجري عرضها في الصين والعديد من البلاد الآسيوية الأخرى. (في الصين يمكن أن نرى جهوداً مماثلة في فو تيان Fu-tian ، المنطقة الجديدة في شنتشن Shenzhen والمنطقة الشمالية لنهر تشونجتشينج Chongqing). وتعتبر منطقة لوجياتسوي Lujiazui هي أحد أكبر مواقع البناء في العالم ، وهناك بالفعل يوجد ما يقرب من ١٦٠ من المؤسسات المصرفية الأجنبية ، وبحلول عام ٢٠٠٥م ، حوالي ١٢ مليون متر مربع من الحيزات المخصصة للمكاتب سوف يتم بناؤها ، وحتى الآن ، على أية حال ، يبدو أنه لا توجد منظمة دولية هامة قد أقامت مقرها الرئيس في المنطقة.

ومنطقة بودونج Pudong هي موقع لأرض زراعية لم يتم تطويرها جزئياً وتتضمن أراضي زراعية وأيضاً أعمال بناء السفن ، ومصانع البتروكيماويات وصناعات أخرى على طول النهر. والأرض مملكات عامة. وفي أبريل عام ١٩٩٠م ، أعلنت حكومة جمهورية الصين الشعبية عن خططها لتطوير منطقة بودونج الجديدة كجزء من جهود الإصلاح الاقتصادي لجذب الاستثمار الأجنبي ، والهدف من التنمية هو تحويل شانغهاي إلى مركز تجاري عالمي من خلال إنشاء منطقة إدارية مرموقة من المباني الحديثة والمساحات المفتوحة الممهدة بالتنسيق مع البنية التحتية وشبكة الاتصالات.

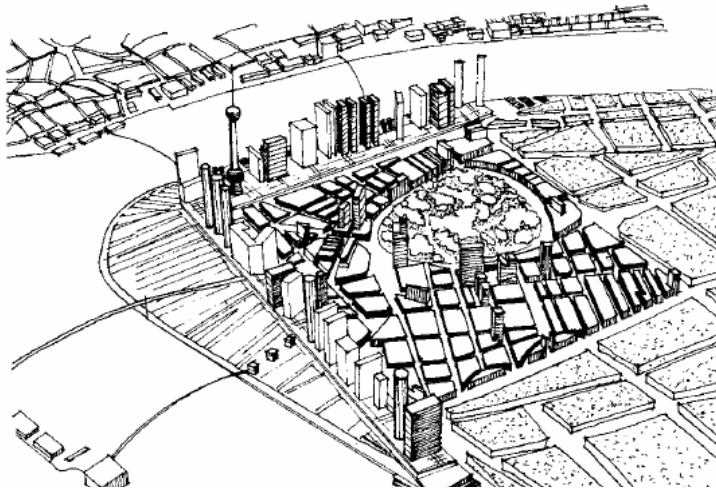
وهناك ١٨٢ مدينة صينية أخرى على أمل تحقيق نفس الغرض ، ولكن المدن الرئيسة منها فقط منافسون جادون. وشانغهاي في وضع أفضل كثيراً من منافسيها لتحقيق أهدافها. وتتضمن الخطة الشاملة لبودونج أربعة مناطق للتنمية الخاصة : منطقة التمويل والتجارة في لوجياتسوي Lujiazui ، ومنطقة تجهيز الصادرات في جينكياو Jinqiao ، ومنطقة للتجارة الحرة في إيقاوتشياو Waigaoqiao ، وبارك للتكنولوجيا الفائقة في زهانجيانج Zhangjiang. وأول هذه المناطق هي بؤرة الاهتمام هنا. ويكفي القول بأن جينكياو Jinqiao سوف تكون منطقة صناعية بمساحة ٩.٦ كم<sup>٢</sup> (٥.٨ ميل مربع) وتقع في وسط بودونج ، ومنطقة وايقاوتشياو Waigaoqiao ، وهي أول منطقة حرة للتجارة في الصين ، والمفترض وقوعها على مصب نهر اليانجستي Yangtze ، وزهانجيانج Zhangjiang هو بارك للتكنولوجيا الفائقة للتأكيد على العلوم والتعليم. والأخيرة هي عبارة عن ١٧ كم<sup>٢</sup> مربعاً في الحجم وتقع في الجزء الشرقي من منطقة بودونج الجديدة. ومن المقرر أن تكون موقعاً لشركات برمجيات الكمبيوتر وقطاعات تصنيع الأجهزة الطبية الدقيقة.

إن منطقة التمويل والتجارة في لوجياتسوي Lujiazui من المقرر أن تكون القلب التجاري الجديد للمدينة بأكملها ، وتعتبر امتداداً لمنطقة بوند Bund - البؤرة المالية لشانغهاي والتي تقع على نهر هوانجبو Huangpu من لوجياتسوي Lujiazui . وتغطي لوجياتسوي مساحة ٦.٨ كم<sup>٢</sup> (٤ ميل مربع). والمنطقة خططت لإسكان المنظمات الاستشارية العقارية ، والمعلومات ، والمالية ، وهي أيضاً جزء من خطة لربط بودونج مع بوكسي Puxi ، المدينة الإدارية إلى الغرب من النهر ، حيث تمر بتجديدات حضرية مهمة. والبنية الأساسية للوجياتسوي تم بناؤها بالفعل ، والمباني الجديدة يتم تركيبها بقدر كبير من السرعة. وهي ملكية عامة ، والأراضي مؤجرة لمدة ٩٩ عاماً على ٥٠٪ من قيمتها المتوقعه بعد تنميتها.

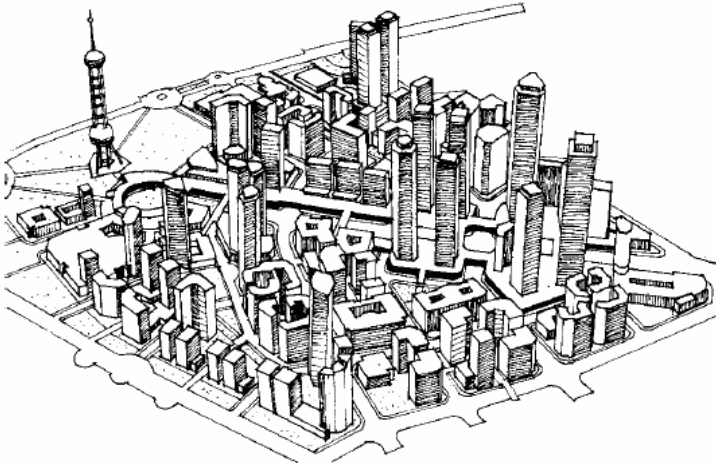
والجهد التخطيطي الكامل للوجياتسوي قد بدأ في عام ١٩٩٢م عندما كانت حكومة شانغهاي تحت قيادة تشو رونجي Zhu Rongji رئيس البلدية ، وتم تشكيل لجنة الاستشاريين العليا Senior Consultants Committee (SCC) للبدء في التنمية. وكانت اللجنة مؤلفة من مسئولين محليين ومحترفين ، وكذلك أربع فرق تصميم أجنبية. وكانت الفرق الدولية من فرنسا دومينيك بيرولت Dominique Perrault ، مصمم الأبراج الزجاجية للمكتبة الوطنية Bibliothèque Nationale في باريس ، ١٩٩٢-١٩٩٦م ، ومن المملكة المتحدة السير ريتشارد روجرز Sir Richard Rogers ، ويعرف عنه التقنية المعمارية العالية ، ومن إيطاليا ماسيميليانو فوكساس Massimiliano Fuksas ، والذي مشاريعه للمباني العالية قد جذبت الاهتمام ، ومن اليابان تويو إيتو Toyo Ito والذي مبناه ITM في ماتسوياما Matsuyama عام ١٩٩٣م قد استغل فيه خصائص عديدة من تنويعات الزجاج. واختيار هؤلاء المعمارين يوضح الصور المعمارية المرادة للمنطقة ، والأمل في أنه من خلال عمل التصميم ستظهر إمكانيات إبداعية مستقبلية. وقد قدم معهد التخطيط والتصميم العمراني في شانغهاي خطة خامسة (انظر الشكل رقم ٨،٢٢ ج).



(أ)

Drawing adapted from various sources by  
Thanong Poonteerakul

(ب)

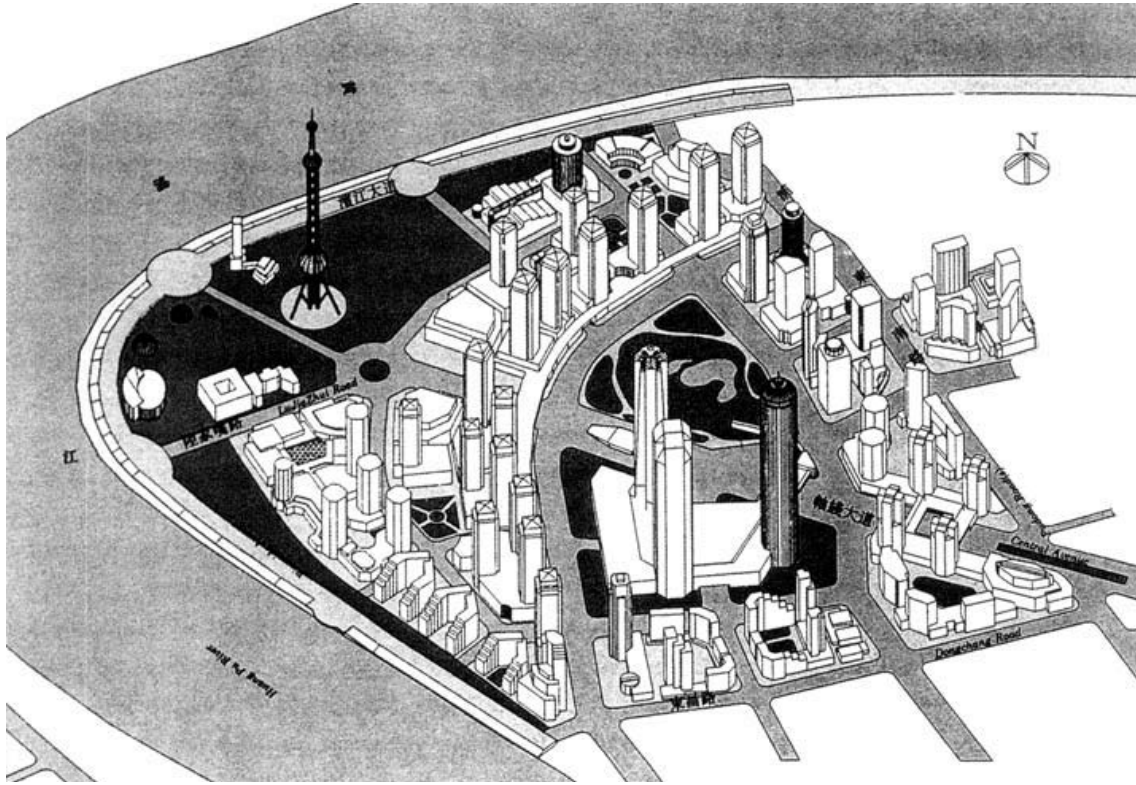
Drawing adapted from various sources by  
Thanong Poonteerakul

(ج)

Drawing adapted from various sources by  
Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٨،٢٢). ثلاثة من أصل خمسة اقتراحات لوجياتسوى Lujiazui. (أ) مخطط ، ريتشارد روجرز Richard Rogers. (ب) مخطط، دومينيك بيرولت Dominique Perrault. (ج) التخطيط العمراني في شانغهاي و تصميم مخطط المعهد.





الشكل رقم (٢٣، ٨). الخطة الرئيسة لوجياتسوي Lujiazui ، أعدتها شانغهاي للتخطيط العمراني ومعهد التصميم.

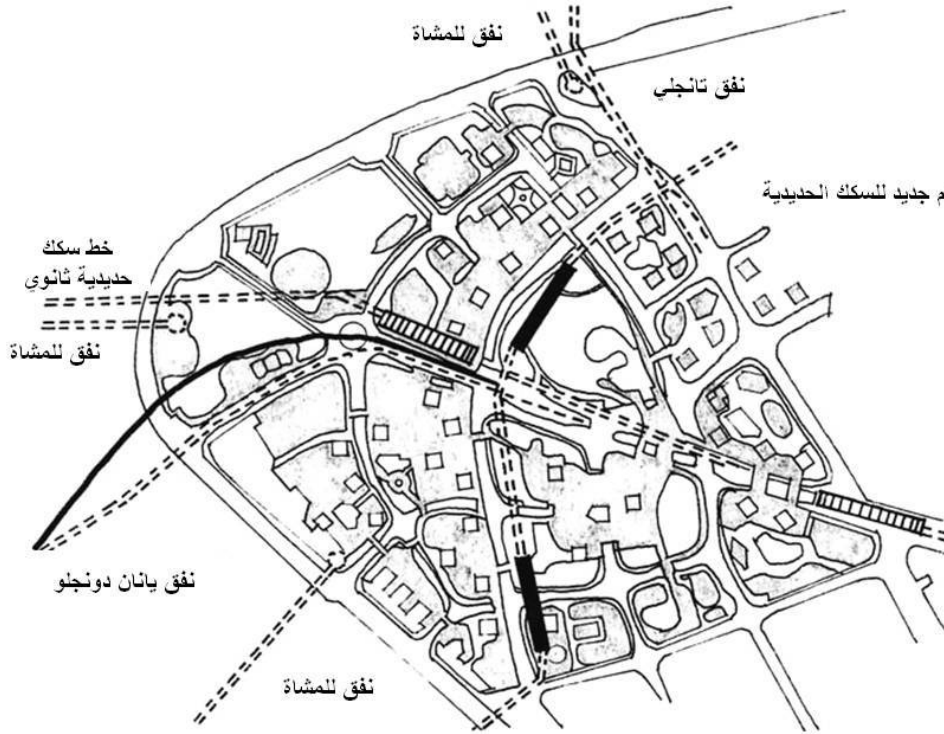
وقد تم تقديم المشاريع الخمسة إلى لجنة الاستشاريين العليا SCC كمجموعة من الأفكار المحتملة لهذا الموقع ، وبعد دراسة المخططات المقترحة ، واقرحت اللجنة الآتي :

- ١- تطور رئيس في البنية التحتية للنقل مع عمل أنفاق جديدة عبر النهر ونظام سكك حديدية تحت الأرض.
- ٢- تطوير المتنزهات على طول النهر.
- ٣- تلك المباني المرتفعة جداً والتي تعتبر علامات مميزة ينبغي أن تقع في قلب المنطقة والمباني المنخفضة تقع قرب النهر.
- ٤- إن تطوير البنية التحتية ينبغي أن يكون مرحلياً حتى تمضي التطورات المقترحة قدماً دون تأخير بسبب الموارد المالية.

وفي عام ١٩٩٤ م ، قامت حكومة بلدية شانغهاي مع شركة جديدة ، هي شركة منطقة لوجياتسوي Lujiazui للتنمية والتمويل والتجارة ، بدعوة معهد التصميم والتخطيط العمراني لعمل خطة التصميم العمراني للمنطقة عن طريق تكييف الخطط الخمس التي تم عرضها على مجلس التنسيق الأعلى ، والنتيجة كانت التنوع في النموذج الواحد للمعهد ، والخطة تقسم المنطقة إلى ثلاث مناطق فرعية ، واقرحت إنشاء شبكة تحت الأرض للمشاة ، وحديقة على طول النهر ، ومجموعة من المباني على الوجهة. وكانت الرغبة أيضاً هي خلق مزيج من الاستعمالات

لمنطقة لوجياتسوي Lujiazui حتى لا تكون ببساطة منطقة مكاتب فقط تعمل من الساعة ٩:٠٠ صباحاً حتى ٥:٠٠ بعد الظهر (الشكل رقم ٨.٢٣).

واحدة من هذه المناطق الفرعية اقترح أن تكون منطقة للمباني العالية - الارتفاع الأفضل - مع حديقة مركزية. وأخرى اقترح بأن تكون حياً تجارياً ، يقع على الجانب الغربي من الشارع المركزي ، والثالثة اقترح أن تكون الواجهة البحرية ، كي تتضمن مرافق ثقافية وترفيهية ، ومحال لبيع الهدايا ، وبرج التلفزيون لؤلؤة الشرق والذي كان قائماً من قبل ، وشبكة للمشاة تحت الأرض والتي سوف توحد هذه الأجزاء الثلاثة في لوجياتسوي Lujiazui ، وطريق مركزي سوف يربط الواجهة البحرية والحديقة المركزية. وتبادل النقل الرئيس أيضاً سوف يقع على الطريق المركزي.

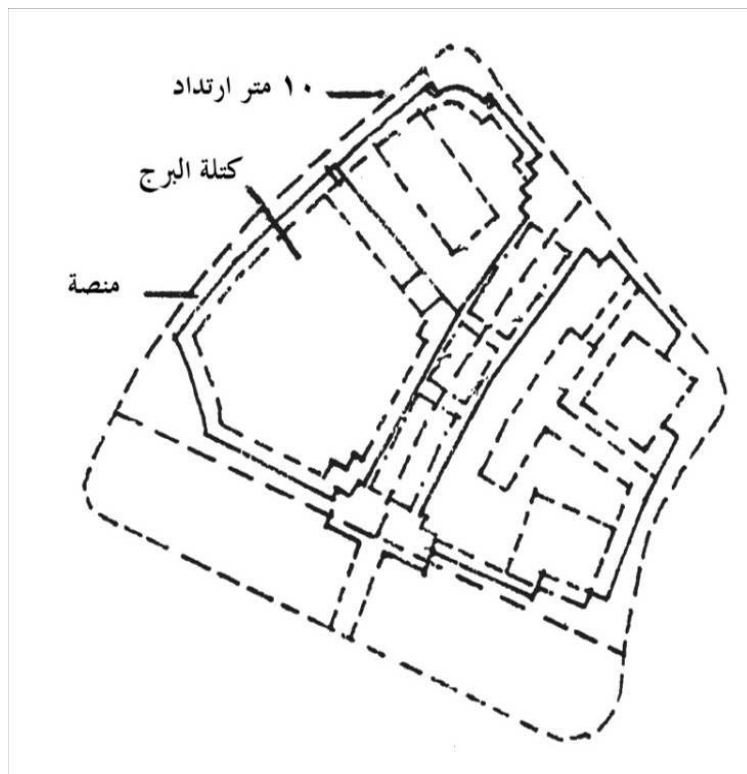


الشكل رقم (٨،٢٤). لوجياتسوي Lujiazui: روابط النقل.

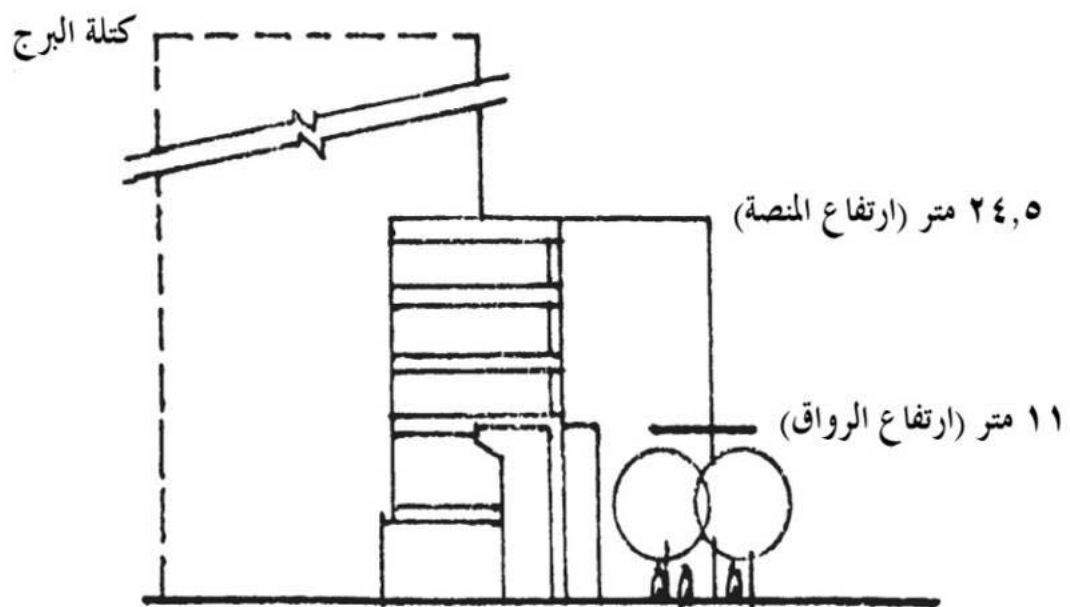
واليوم تتكون شبكة الطرق من عنصرين رئيسيين هما: الطريق المركزي والطريق الدائري. وبالنسبة للطريق المركزي فهو عنصر التنسيق القوي للوجياتسوي ، وهو طريق شرياني عريض ذو اتجاهين ، ويتألف من ثماني حارات ويشمل جزيرة وسطى مزروعة بالعشب والأشجار ، والمياه مستمرة بطوله. والطريق ليس

هو فقط وسيلة النقل البري لكن أيضاً ممر مرئي يربط الثلاث مناطق الفرعية في لوجياتسوي. فقد تم فصل التقاطعات لعدة مستويات كي ترتبط مع الطرق الداخلية التي تخدم المناطق الفرعية. وللطريق الدائري ست حارات ويحيط بالمنطقة الوسطى من لوجياتسوي (الشكل رقم ٨, ٢٤).

وأبرز معالم منطقة لوجياتسوي هو برج لؤلؤة الشرق، فهو يزيد على ٤٠٠ م (١٢٦٠ قدماً) وهو برج مدبب عالٍ ويرمز إلى بزوغ شانغهاي كلاعب رائد في مجال التجارة العالمية، ويتألف البرج من ١١ دائرة حمراء - وهي اثنتان كبيرتان وتسع دوائر صغيرة، يصل القطر الداخلي لكل منها إلى ٥٠ م ومدعمة بأعمدة بقطر ٩ م. ومركز شانغهاي المالي العالمي "شي ماو" Shi Mao تم التخطيط له من قبل كون بيدرسون فوكس Kohn Pederson Fox ليكون بارتفاع ٤٨٨ م ليفوق بذلك أبراج بتروناس Petronas Towers في كوالالمبور. وبدأ بناء المبنى في عام ١٩٩٧ م ولكن الأزمة الاقتصادية في آسيا أوقفت العمل به وذلك لوجود مخاوف من أي نشاط إرهابي غير مستقر، وكذا مبنى شركة موري Mori Building Company بطوكيو (حتى وقت الكتابة) فقد تم تغيير الارتفاع للمخطط لجعله أطول من مركز تايبيه المالي Taipei Financial Centre والذي يبلغ ارتفاعه ٥٠٨ م ويجري بناؤه حالياً في تايوان. والتصميم في الوقت الحاضر يظهر أنه معدني، وهو برج وتدي الشكل بفتحة في قمته. وسوف يلقي بظلاله على المبنى المجاور، الذي يتكون من ٨٨ طابقاً، ٤٢٠ م طولاً وهو برج جين ماو Jin Mao Tower (١٩٩٣-١٩٩٩ م) الذي يقع على منصة من ستة طوابق، وقد قام بتصميمه مكتب سوم SOM في شيكاغو وذلك بدمج فن الديكور مع لمسة من أنواع الفنون الصينية التقليدية، وبرج جين ماو هو ثالث أطول مبنى في العالم ولم يعرف حتى وقت الكتابة ما إذا كان تصميم المركز المالي العالمي سيتغير مرة أخرى نتيجة إعلان شركة إعمار العقارية أن برج دبي الذي على مساحة ٢٠ أكر/فدان (٩ هكتار) قد تم تصميم الموقع بدون تحديد ولكن بارتفاع أطول.



Collection of the author



الشكل رقم (٨,٢٥). الخطوط الإرشادية لتصميم المنطقة المركزية.

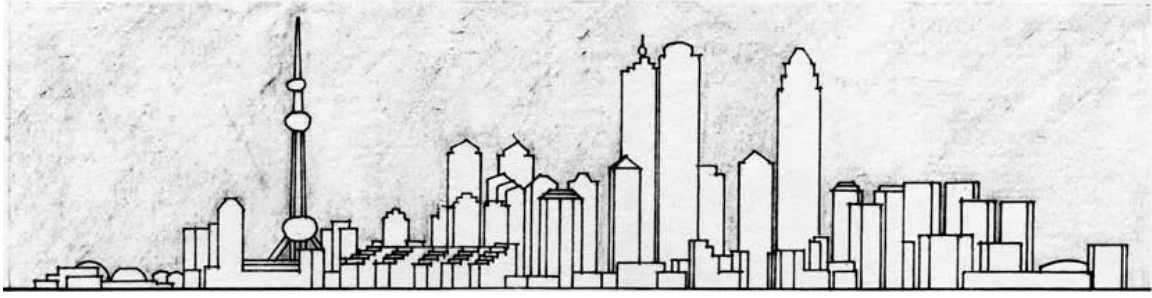


© EDAAW, Ltd.

الشكل رقم (٨, ٢٦). انطباع فنان عن طريق القرن Century Avenue، لوجياتسوي Lujiazui.

والخطوط الإرشادية لتصميم مباني لوجياتسوي تتألف من ضوابط الارتفاع وسلسلة أكثر تفصيلاً عن احتياجات كل موقع على حدة. وفي المنطقة الوسطى التي بها الأبراج الثلاثية المميزة والمنصوص على ألا تقل عن ٣٦٠ و ٣٨٠ و ٤٠٠ م في الارتفاع، أما المنطقة المحيطة فمن المقرر أن تكون شاهقة الارتفاع ومبانيها مصفوفة بشكل خطي، وتنخفض ارتفاعات المباني من ٢٢٠ م إلى ١٦٠ م على الواجهة البحرية. وفي هذه المنطقة ذات المباني المصفوفة بشكل خطي فإن الخطوط الإرشادية للتصميم تنص على بناء ارتدادات المباني، وأغلفة المباني، وارتفاع المنصات، والمواد وارتفاع الأروقة (الشكل رقم ٨, ٢٥ و ٨, ٢٦). وصورة المطلوب مبينة في الشكل رقم (٨, ٢٧).

وحجم الإنفاق المقدر على الخطوة الأولى لتنمية بودونج حوالي ١٠ مليار دولار، وقد تم الحصول عليها من الحكومة المركزية في بكين، وحكومة بلدية شانغهاي، ومصرف التنمية الآسيوي والبنك الدولي. وتبلغ التكلفة الإجمالية لكامل التنمية في المنطقة على مدى ٣٠ عاماً فمن المحتمل أن تكون ٨٠ مليار دولار.



Drawing by Zhe Xian

الشكل رقم (٨, ٢٧). الأفق المقترح ، لوجياتسوي Lujiazui.



الشكل رقم (٨, ٢٨). لوجياتسوي Lujiazui كما تشاهد من بوند في عام ٢٠٠٤م (لمنظر آخر انظر غلاف الباب الرابع).

نصف هذا المبلغ من المتوقع أن يأتي من الاستثمارات الأجنبية. ولتحقيق هذا الهدف تم تقديم عدد من الحوافز للمستثمرين :

- ١- انخفاض ١٥ ٪ من نسبة الضريبة على الدخل.
  - ٢- الإعفاء من الرسوم الجمركية على الواردات الموجهة نحو التصدير.
  - ٣- تخفيف الضرائب على البناء ومشاريع البنية التحتية .
  - ٤- عقود استئجار الأراضي لمدة ٥٠ أو ٧٠ عاماً.
- ومجمل عملية التنمية تم تنظيمها في عدد من المراحل. وكانت المرحلة الأولى من التطوير هي طرق المواصلات ، ومرافق الاتصالات السلكية واللاسلكية وأنظمة الطاقة. وقد أتاح هذا الاستثمار البدء في البناء.



الشكل رقم (٨، ٢٩). عمارة لوجيا تسوي Lujiazui من طريق القرن، ٢٠٠٤ م.

والمرحلة الثانية مشاركة في تطوير البنية الأساسية الإقليمية لدعم تنمية شانغهاي ، كذلك وبشكل أكثر تحديداً منطقة بودونج ، فالمطارات ومراكز الاتصالات السلكية واللاسلكية ، وتقديم شبكة مترو الأنفاق ، وعلى الطريق الدائري الخارجي ، والمركز الدولي للمؤتمرات ، وغير ذلك. وهاتان المرحلتان قدمتا البنية الأساسية اللازمة لمزيد من التنمية (الشكل رقم ٨،٢٨ و ٨،٢٩).

والمواقع تم تأجيرها أو مؤجرة إلى مختلف المطورين العقاريين من قبل شركة التطوير. ما يظهر منها هو منطقة فسيحة وبراقة من البنايات الشاهقة ومصممة من قبل المعماريين المشاهير المرموقين ، فهي تعرض خط سماء منافساً بشدة لمانهاتن Manhattan يحاكي عظمة العمارة وتنوع أشكالها (انظر الشكل رقم ٨،٢٨). والفراغات المفتوحة تعطي صورة عن الرفاهية ولكنها أيضاً كبيرة وغير ودية للمشاة. وعرض الطريق المركزي (الذي يسمى الآن طريق القرن) ١٠٠م ، ويوفر صلة بصرية قوية بين النهر وقلب لوجياتسوي Lujiazui ، بل إنه أيضاً فاصل كبير بين مكونات المنطقة ، وطوله خمسة كيلومترات ، لأنه يخدم حركة مرور المركبات المحلية والمشاة تحت الأرض وله خط مترو أنفاق جديد والذي يوفر وسيلة النقل العام. ومهما كانت الجودة التي ينظر إليها في لوجياتسوي التي تعتبر سابقة بالنسبة للصين ، وفي كل من العملية والمنتج ، وباعتبارها رمزاً للحدثة ، ففي عام ١٩٩٩م تم تقدير نسبة ٧٠٪ من مساحة المكاتب شاغرة في بودونج وذلك بسبب إجمالي العرض المفرط ، ولكن في عام ٢٠٠٤م ، يعتقد أن هذا الرقم قد انخفض إلى ١٥٪.

والمشروع ببساطة لم يتم تحريكه بقوى السوق وإنما كان تحركه طموحات الشعب ممثلة بالمسؤولين الحكوميين. وعماراته قد سميت "بالفن القبيح غير المقيم" حيث الإثارة في تنوعه ، فكل شيء ممكن ، وكل شيء مقبول. إنها عمارة هجينة تعكس مبادئ الفردية و الحدثة والتقليدية. لوجياتسوي Lujiazui تتطور إلى تصميم قطعة بقطعة لمبان منفصلة ، الكل يكافح ليكون بناء الواجهة وبالكاد في حدود القيود التي تفرضها الخطوط الإرشادية للتصميم.

### المراجع الرئيسة Major References

- Balfour, Alan and Zheng Shiling (2002). *World Cities: Shanghai*. Chichester: Wiley-Academic.
- Lim, William S. W. (2004). *Have You Been Shanghaied? Culture and Urbanism in Globalized Shanghai*. Singapore: Asian Urban Lab.
- Marshall, Richard (2003). *Emerging Urbanity: Global Projects in the Asia Pacific Rim*. London: Spon Press.
- Olds, Kris (1997). Globalizing Shanghai: the 'Global Intelligence Corps' and the building of Pudong. *Cities* 14 (2): 109–123.
- Wang, An-de, ed. (2000). *Shanghai Lujiazui Central Area Urban Design*. Shanghai: Architecture and Engineering Press.



## حالة دراسية Case Study

باتري بارك سيتي، نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية: "بلدة جديدة في البلدة" (١٩٦٢م إلى ٢٠٠٢م، ولكن مستمرة)

**Battery Park City, New York, NY, USA: A 'New Town In-town' (1962 to 2002, but Continuing)**

سواء هناك من يكثر أم لا لتصميم باتري بارك سيتي Battery Park City، فإنه جديلاً يمكن القول بأنه نموذج لتصميم المنطقة العمرانية كقطعة واحدة في الولايات المتحدة. زمنياً، فإنها تسبق كناري وارف Canary Wharf، وبوراليل Euralille، ولوجياتسوي Lujiazui إلا أنها مختلفة جداً، ولم يكن ينظر إليها على أنها منطقة تجارية جديدة ولكن كملحق لمنطقة موجودة، والآن تقريباً تم الانتهاء منها (وتم إصلاحها بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١م عندما تضررت كثيراً؛ انظر صفحة ٤٦٠ لمنظر في عام ٢٠٠٤م) وتاريخ تنمية باتري بارك سيتي طويلاً. والمتعهد قد تورط في الصراع السياسي الداخلي (خاصة بين السياسيين والبيروقراطيين للدولة، ومدينة نيويورك)، وذلك نتيجة التقلبات في اقتصاد مدينة نيويورك والطلب المقابل على التطور العقاري، والقادة السياسيين والمدنيين والنقاد المعماريين (وخصوصاً أدا لويز هاكستابل Ada Louise Huxtable من صحيفة نيويورك تايمز) الذي استخدم تأثيراً كبيراً على مقترحات المخطط. إن ما نراه اليوم على هذا الموقع هو نتاج خطة رئيسة لعام ١٩٧٩م، ولكن عملية التخطيط لباتري بارك سيتي بدأت في أوائل الستينيات. مثلها مثل العديد من الموانئ النهرية في جميع أنحاء العالم، الأرصفة على نهر هدسون Hudson River أصبحت بالية في الستينيات.



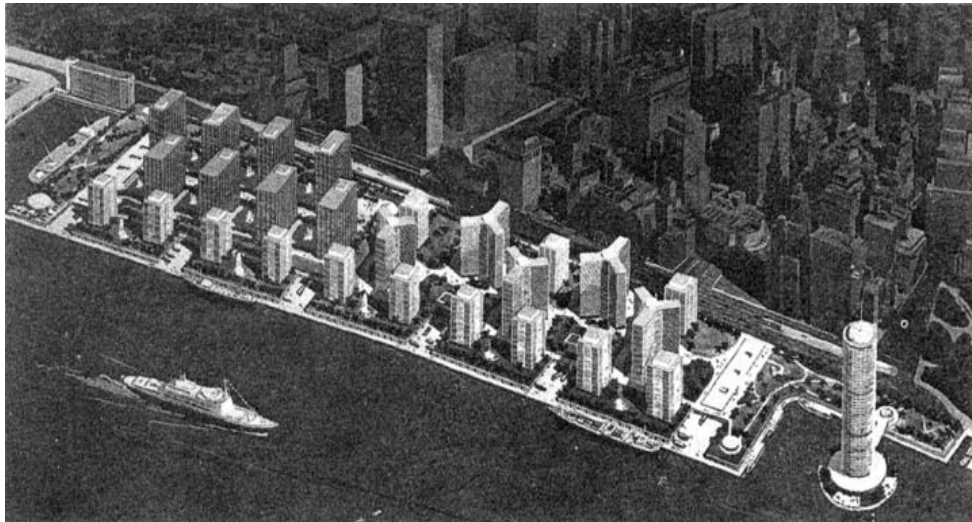
Courtesy of the Olin Partnership, Philadelphia

الشكل رقم (٨،٣٠). الموقع في عام ١٩٧٧م ويظهر في الخلفية اليسرى برج مركز التجارة العالمي.

والأرصعة العشرين بأسفل مانهاتن والتي كان التعامل فيها مع المنتج بنشاط قد أصبحت بلا استعمال وأصيبت باضمحلال. لقد كانت مملوكة للمدينة ويديرها قسم البحرية والطيران فيها، وقانوناً النهر يمكن أن يردم إلى حدود خط بايرهيد pierhead-line البحري و تبلغ مساحة الموقع ٣٧ هكتار (٩٢ أكر / فدان) والذي خلق ليستخدم لأغراض التنمية (انظر الشكل رقم ٨,٣٠). وكان القسم يريد بناء محطة جديدة للشحن مع متنزه صناعي على طول حافة الموقع، مع كتل سكنية في الخلف (انظر الشكل رقم ٨,٣١). وهذه الكتل قد اقترح أن توضع بأسلوب متحرر كعناصر في الفضاء. وهذه الخطة قدمت في عام ١٩٦٢ م، وكان استقبالها ضعيفاً من الصحافة، والجمهور، والمسؤولين الحكوميين.

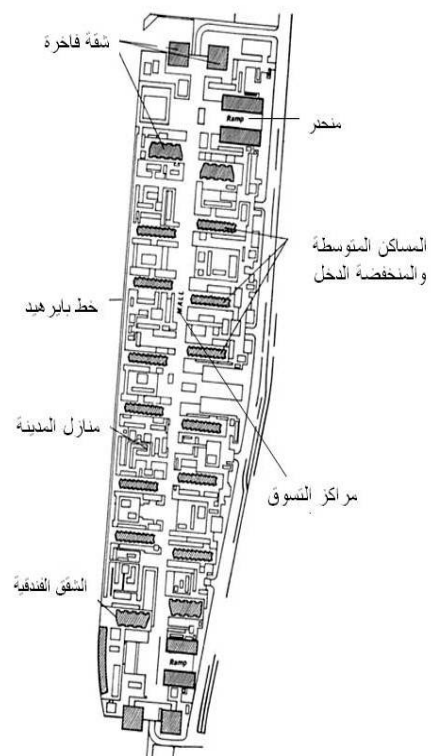
هذا وقد توالى سلسلة من الاقتراحات البديلة، وحاكم الولاية، نيلسون روكفلر Nelson Rockefeller قد تمنى أن تكون التنمية للمجتمع شاملة و تبنى فوق قاعدة من الصناعات الخفيفة. وقد طلب من والاس ك. هاريسون Wallace K. Harrison من هاريسون وأبرومويتز Harrison and Abromowitz، الذي كان يعمل لديه من قبل، إعداد الخطة. وفي عام ١٩٦٦ م، أنتجت الشركة مخططاً خليطاً بين أفكار الباهوس الأورثوذكسية orthodox Bauhaus / الكوربوزيه Le Corbusian وقد استقبل بشكل سيئ (انظر الشكل رقم ٨,٣٢). مثل الخطة التي أعدت عام ١٩٦٢ م ولم تكن هناك إجراءات تنفيذية مصممة إلى جانب التصميم العمراني. وضمناً في كلا المقترحين كانت تصميمات حضرية كلية لكي تنفذ من قبل مطور واحد. وإجراءات التمويل المقترحة لم يتم التوصل إليها.

وقد استجابت المدينة لخطة الولاية من تلقاء نفسها. وعمدة المدينة جون ليندساي John Lindsay استأجر شركة كوكلان و روسانت Concklin and Rossant للقيام بهذه المهمة. وكحل وسط عملت الشركة مع هاريسون وأبرومويتز Harrison and Abromowitz (وفيليب جونسون Philip Johnson، بوصفه وسيطاً للأفكار)، وذلك لاقتراح خطة أخرى، وقد تم تقديمها في عام ١٩٦٩ م. وقام النزاع بين المدينة والولاية للسيطرة على هذا المشروع وأخيراً وجد الحل النهائي لذلك مع تشكيل هيئة باتري بارك سيتي Battery Park City Authority (BPCA) في عام ١٩٦٨ م. وتم إعطاء الهيئة حرية كبيرة في العمل ولوحظ أثناء استكمال المشروع أن العمل غير مستقر.



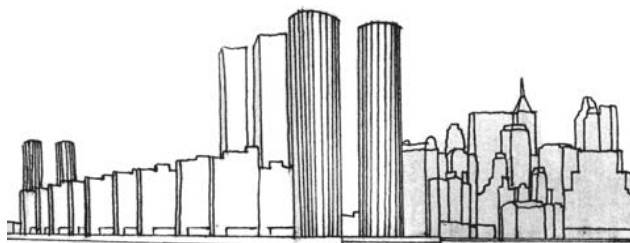
Source: Gordon (1997)

الشكل رقم (٨,٣١). مقترح قسم البحرية والطيران في مدينة نيويورك ، ١٩٦٣م.



Source: Gordon (1997)

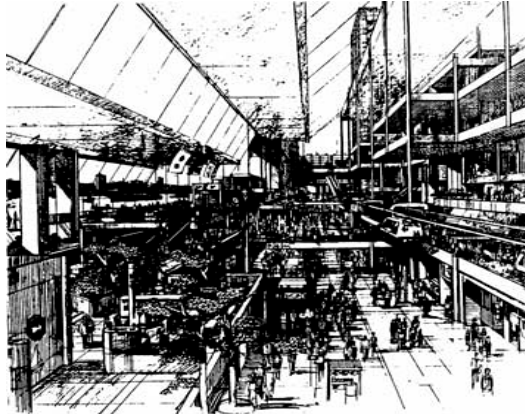
Collection of the author



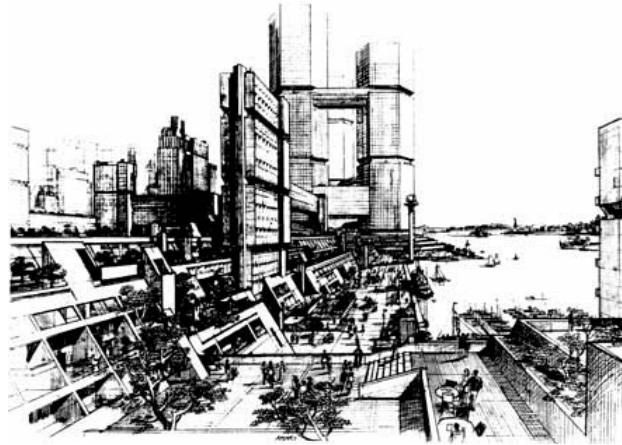
(ب)

(أ)

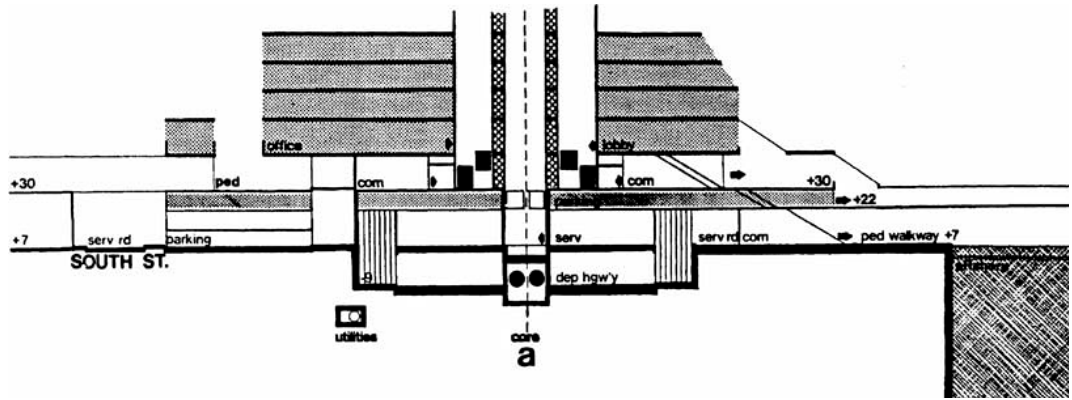
الشكل رقم (٨,٣٢). خطة هاريسون و أبرومويتز (مقترح الحاكم روكفلر). (أ) الخطة. (ب) رسم تخطيطي للكتل.



(ب)



(أ)



(ج)

الشكل رقم (٨،٣٣). باتري بارك سيتي: خطة المدينة/الولاية لعام ١٩٦٩م. (أ) منظر شامل بطول نهر هدسون. (ب) منظر داخلي مقترح للعمود الفقري. (ج) قطاع عرضي من خلال العمود الفقري.

وقد قوبل اقتراح عام ١٩٦٩م بترحيب من جانب الصحافة والجمهور لأنه كان مناسباً لمانهاتن. فقد كان مختلفاً اختلافاً جذرياً عن أسلافه ليتألف من سبعة طوابق ، ومغلقة جزئياً ، ومركز تجاري داخلي مفتوح جزئياً أو يحتوي على مجموعة متنوعة من الوظائف ووسائل الراحة العمرانية - محلات تجارية ومطاعم ومدارس ومتنزهات ووسائل ترفيهية ، والوصول من خطوط النقل ومرافق العبور (انظر الشكل رقم ٨،٣٣). والتي تدار على طول موقع باتري بارك سيتي. كما اقترح المخطط تزيين الجانب الغربي من الطريق السريع لربط الموقع مباشرة مع أسفل مانهاتن ، وقد ترجم قسم التخطيط للمدينة هذا المخطط إلى مدونة ضخمة لرمز تقسيم المناطق والمشكلة هي المال. من الذي سيمول المشروع؟

و الركود الاقتصادي في عام ١٩٧٣م وظروف قرب الإفلاس (BPCA) ومدينة نيويورك لا تشجع الاستثمار في مثل هذه المشاريع العملاقة. كما أن الخطط اللاحقة للمناطق كانت أكثر هبوطاً إلى الأرض ، وهناك اقتراح عملي لعام ١٩٧٥م والمتعلق بكيفية تمويل المطورين لمشاريعهم. فقد قسم الموقع بالكامل إلى عدد من التجمعات السكنية

أو المباني الطولية pods التي يمكن تطويرها بشكل مستقل ، وقد تحولت هذه التجمعات على نفسها لخلق عالم معزول من الطبقة المتوسطة يمكن السيطرة عليه. وكان من المفترض أن تتصل بعضها البعض عن طريق ممرات مشاة مرتفعة مع وجود حركة مرور أسفلها ، ولكن تم التخلي عن الفكرة لأنها مكلفة ، إنه نوع من التصميم العمراني بالتركيب ، على الرغم من ذلك كان غير واضح من الممول لهذه الممرات ، ومع ذلك فإن واحداً من البنايات ، مبنى بلازا جاتواي Gateway Plaza قد تم بناؤه. وقد استغرق عدة سنوات لاستكمال الانتهاء منه في عام ١٩٨٢م. وبحلول هذا الوقت كانت هيئة باتري بارك سيتي BPCA قد تخلت عن هذه الخطة و استبدلت محلها بخطة رئيسة أخرى.

حتى عام ١٩٧٩م ، كانت هيئة باتري بارك سيتي BPCA مؤجرة لكل الأراضي ، والحالة المالية الخطرة في السبعينيات أدت إلى تقدم شركة التنمية العمرانية لولاية نيويورك New York State's Urban Development Corporation والعنوان تحول إلى BPCA. إن امتلاك عنوان الأرض مكن السلطة في اتخاذ القرارات بسرعة ، وكان من أوائل هذه القرارات التي اتخذت هو تبني خطة تصورية سريعة في بساطتها (انظر الشكل رقم ٨.٣٤ أ). والتصميم التصوري والخطة الرئيسة كانتا من عمل ألكساندر كوبر Alexander Cooper وستانتون إكستوت Stanton Eckstut. وفي عام ١٩٧٩م تم إنتاج الأساس الفكري للمخطط ، حيث كانت المبادرة إلى أفكار حركة علم العمران الجديدة New Urbanist في التصميم العمراني.

هذه الخطة الجديدة تم تطويرها في وقت كبير وتحت ضغط سياسي ، وكان ريتشارد كاهان Kahan Richard مدير BPCA في ذلك الوقت ، وقد واجهَ معوقات كبيرة مما دفعه إلى إصدار سندات بقيمة ٢٠٠ مليون دولار فكان لزاماً عليه أن يقدم في ٩٠ يوماً الخطة التي تتطلب موافقةً من المجلس التشريعي لولاية نيويورك وكان لابد أن تتم في غضون ذلك الوقت. وهو أيضاً كان لزاماً عليه أن يكون الشيء الذي يستطيع فهمه مطورو العقارات. إن التجزئة parcelization لكامل المخطط يجب أن تكون قياسية إلى حد كبير.

وقد اقترحت الخطة بناء ١٤,٠٠٠ وحدة سكنية على الموقع ، و المرافق التجارية ينبغي إدراجها كجزء لا يتجزأ من المخطط ، و ستة ملايين قدم مربع (٥٥٧,٠٠٠ م<sup>٢</sup>) من حيزات المكاتب تقع مقابل مركز التجارة العالمي ، كما أن ٣٠٪ من الموقع ستكون ميادين ومنتزهات ، والمتنزه من شأنه أن يمتد بطول واجهة نهر هدسون ، وقد استهلكت الشوارع ١٦٪ أخرى من فراغ الموقع. وكانت الخطة الجديدة مستندة على عدد من الأهداف. وباتري بارك سيتي ينبغي :

١- أن يكون جزءاً لا يتجزأ من مناهاتن السفلى ، و أن نمط الشارع في مناهاتن يجب أن يستمر خلال هذا الموقع.

٢- أن يكون لها توزيع للحركة على مستوى الأرض.

٣- أن تكون على أساس القيم الجمالية القائمة على التراث المعماري لنيويورك.

٤- أن يكون المجمع التجاري كمبني له الصدارة، و المباني الأخرى كخلفية.

٥- أن تكون استخداماتها وضوابط التطوير مرنة بما يكفي للاستجابة لمتغيرات السوق.

وفي النهاية الشمالية من الموقع سيكون المتنزه، وقد سمي الآن باسم الحاكم روكفلر Rockefeller. والفن الشعبي من شأنه أن يضع حدوداً للشوارع من وسط الجزيرة من أجل استخدام التماثيل الهامة كرموز "لفئات المنازل العليا". وقد حددت الخطة الرئيسة مواقع البنايات ومنظمات التصميم التي ستطبق على الكل. والخطوط الإرشادية لتصميم المباني كانت مستندة على المباني في الأجزاء المحيطة من نيويورك مثل جراميرسي بارك Gramercy Park و مورنينج سايد هايتس Morningside Heights ونصت الخطوط الإرشادية على طبيعة المواد، وموقع فواصل الأدوار (الأفاريز) stringcourses، وهذه البنايات يجب أن تضع القواعد والأفاريز ونسب فتحات النوافذ إلى الحوائط المصمتة، وكل مبنى تم تصميمه بشكل منفرد يمكن رؤيته من المجاورة السكنية Rector Place (انظر الشكل رقم ٨.٣٥). والحيز التجاري تمت الموافقة عليه من قبل بالمركز المالي العالمي وكذلك الحديقة الشتوية (١٩٨٠-١٩٨٣م) التي صممها من قبل سيزار بيلي César Pelli كعنصر المقدمة، والمتنزه قد صمم من قبل هانا-أولين Hanna-Olina شركة تنسيق المواقع، وتدرج مستوياتها أصبح نموذجاً لممرات المشاة على الواجهات البحرية اللاحقة. هذا وقد بنيت BPCA الفراغات العامة بمستويات عالية لضمان دخل مالي جيد للمواقع. والسندات كانت بطاقة تمويل طويل الأجل وقد استخدمت لتمويل البنية التحتية. وعملية التنفيذ كانت إلى حد كبير أقل تعقيداً من مقترح ١٩٦٩م اقتراح الهيكل العملاق megastructure (انظر الجدول رقم ٨.١).



(ب)



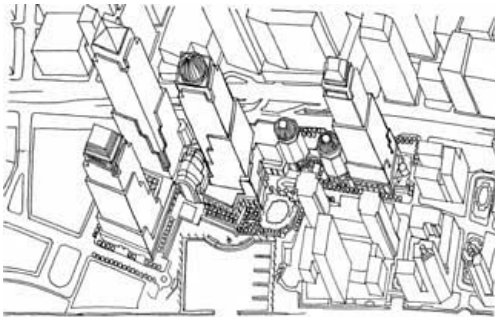
(أ)

Photograph by Susannah Lang



(ج)

Drawing adapted from various sources by Chao Wong



(د)

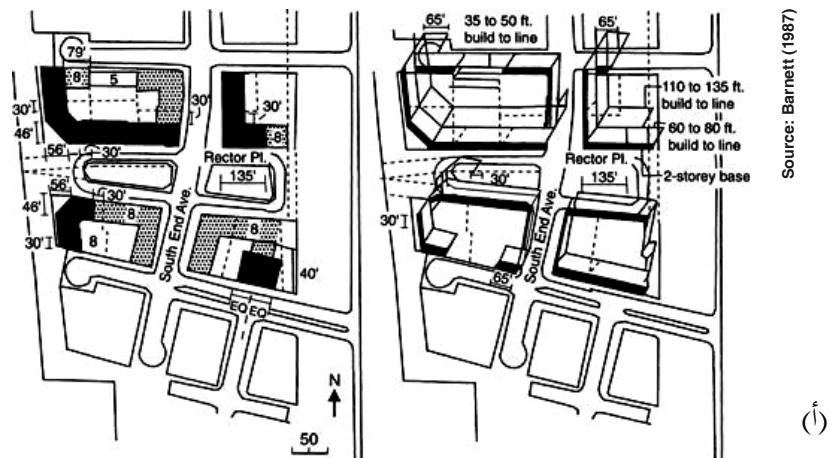


(و)



(د)

الشكل رقم (٨,٣٤). باتري بارك سيتي في عام ١٩٧٩م: الخطة الرئيسية كما تطورت. (أ) الخطة. (ب) المنظر عبر نهر هيدسون في عام ١٩٩٣م. (ج) المتنزه في عام ٢٠٠٣م. (د) المركز المالي العالمي في إطار المخطط. (هـ) منظر باتجاه الحديقة الشتوية. (و) الحديقة الشتوية في عام ١٩٩٣م.



الشكل رقم (٨,٣٥). ريكتر بلاس Rector place، باتري بارك سيتي Battery Park City. (أ) الخطوط الإرشادية للتصميم. (ب) ريكتر بلاس كما بني. (ج) الحديقة.



الجدول رقم (٨,١). مقارنة خطة التنفيذ.

خطة التنمية الرئيسية ١٩٦٩م		الخطة الرئيسية ١٩٧٩م	
المفهوم المادي للتصميم		امتداد شبكة مانهاتن	
هيكل عملاق		الشوارع	
شبكة التداول العام		٣٦ كتلة	
٧ مبان طولية Pods		حداائق العامة	
طوابق ذات فراغ مفتوح			
التحكم في التخطيط		ملكية BPCA	
ملكية المدينة		خيار إعادة الشراء في المدينة	
الإيجار الرئيس		الخطة الرئيسية	
خطة التنمية الرئيسية		الخطوط الإرشادية للتصميم العمراني	
منطقة خاصة في الحي			
تقديرات التكاليف لتحسين الموقع			
١٩٧٣ دولار	١٩٧٩ دولار*	١٩٧٩ دولار	١٩٧٩ دولار
المرافق	١٤,١	٢٥,٢	٨,٥
مرافق المدينة	٤١,١	٧٣,٦	٣,٠
الشوارع	٥٨,٣	١٠٤,٤	١٣,٧
الأسس	١٩,٢	٣٤,٤	N/A
العمارة و الهندسة	٢٦,٠	٤٦,٥	شامل
الاحتمال	١٥,٨	٢٨,٣	شامل
المجموع (مليون دولار)	١٧٤,٥	٣١٢,٤	٥٣,٢ (مليون دولار)
عملية التنفيذ			
١ - BPCA تعد الخطوط الإرشادية للتصميم العمراني	١	خدمة التصميمات العمود الفقري BPCA	
٢ - BPCA تصمم الشوارع والحداائق العامة	٢	PARB تستعرض تصميم العمود الفقري	
٣ - BPCA تختار المطور / المطورين	٣	لجنة تعديلات الخطة	
٤ - المطور يصمم المباني	٤	مجلس تقدير التعديلات	
٥ - BPCA تستعرض التصميمات	٥	BPCA تبدأ في بناء في العمود الفقري	
٦ - BPCA تبنى الشوارع والحداائق العامة	٦	BPCA تبدأ في اختيار المطور	
٧ - المطور يبنى المباني	٧	المطور يصمم منصة المباني طولية Pods	
	٨	BPCA تستعرض اتصال العمود الفقري بالمباني الطولية Pods	
	٩	المطور يطور الأبراج	
	١٠	BPCA توافق على تصميم البرج	
	١١	PARB تستعرض تصميم المباني طولية Pods	
	١٢	الحزب الشيوعي الصيني يعدل برنامج تنمية الأسواق (إن لزم الأمر)	
	١٣	يعدل برنامج تنمية الأسواق (إن لزم الأمر)	
	١٤	المطور يبنى منصة المباني طولية Pods	
	١٥	المطور يبنى أول مبنى	

\* تضخم التكاليف ١٩٧٣ دولاراً لعام ١٩٧٩م باستخدام الرقم القياسي لأسعار المستهلكين (١٩٧٣ = ١٢٨,٤ ؛ ١٩٧٩ = ٢٣٠,١).

Source: Gordon (1997); courtesy of David Gordon

وقد تضمنت المرحلة الأولى لتشييد مشروع بناء المركز المالي العالمي World Financial Center مع أولمبيا ويورك Olympia and York كمطورين. فكان نجاحاً مالياً جزئياً على الأقل نظراً لتحقيق الالتزامات الحكومية - والتوقع الذي حملته معه بول ريتشمان Paul Reichmann إلى لندن وتطوير كناري وارف. وكانت الوسيلة أن تُبنى نحو شمال وجنوب الموقع (وبمعنى آخر: من المركز حتى الخارج). وأول مبنى سكني طولي pod، المعروف باسم بلازا جات واي Gateway Plaza، لا يزال من بقايا الخطة السابقة.

إن المشروع كما ظهر، هو جزء كبير من نيويورك وليس تقريباً جزءاً كبيراً من المشهد المعماري العالمي مثل لاديفانس La Défense و لوجياتسوي Lujiazui. انتهت باتري بارك سيتي Battery Park City لتكون تصميماً عمرانياً كقطعة واحدة تقريباً ولكن هناك رقابة صارمة على النحو الذي اتبع في سي سايد Seaside ولكن بخطوط إرشادية للتصميم مختلفة جداً، فهي تظهر ما يمكن تحقيقه، ولا سيما في أوقات ارتفاع الطلب لغرض التنمية، ومن خلال التفكير بعناية في التصميم العمراني بدلاً من التخطيط البعيد عن أي تدخل رسمي. وفي نفس الوقت النقاد يشعرون بأن البؤرة المعمارية في مظهر نيويورك - على طابعها البصري الجمالي - أدت إلى نقص في ضبط السلوك الذي يميز نيويورك. وهو أيضاً ليس نوعاً من العمارة المطلوبة من قبل الاقتصاد العالمي، رغم ذلك وبكل المقاييس وهو مكان محبوب جداً لمكتب العمل والعمال والمكان الذي يعيش فيه السكان الـ ٢٥,٠٠٠ ومن المقدّر أن تكون التكلفة ٤ مليار دولار.

### المراجع الرئيسة Major References

- Alexander Cooper Associates (1979). *Battery Park City: Draft Summary Report and 1979 Master Plan*. New York: The authors. <http://www.batteryparkcity.org/guidelines.htm>
- Barnett, Jonathan (1987). In the public interest: design guidelines. *Architectural Record* 175 (8): 114-25.
- Gordon, David A. (1997). *Battery Park City: Politics and Planning on the New York Waterfront*. London: Routledge, Gordon & Breach.
- Russell, Francis P. (1994). Battery Park City: an American dream of urbanism. In Brenda Case Scheer and Wolfgang Preiser, eds. *Design Review: Challenging Urban Aesthetic Control*. New York: Chapman and Hall, 197-209.

### حالة دراسية Case Study

ساحة باترنوستر، لندن، إنجلترا، المملكة المتحدة: انطلاقاً ثانية إلى منطقة حضرية مهمة: (١٩٥٦-٢٠٠٣م)

**Paternoster Square, London, England, UK: A Second Go at an Important Urban Precinct (1956-2003)**

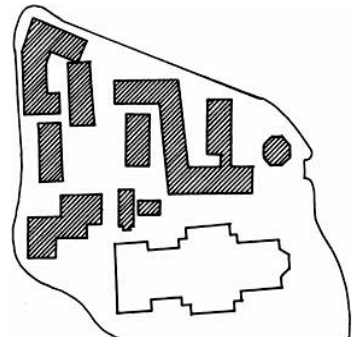
ساحة باترنوستر هي الحالة الدراسية الوحيدة في هذا الكتاب التي فيها واحد من مشاريع التصميم العمراني الجديدة قد هدم وحل محله آخر، وتاريخ المنطقة يبرز: (١) ضرورة اتخاذ أوضاع السوق في الاعتبار عند تصميم مجمعات المباني، و(٢) خطر اعتناق نموذج لتصميم عصري حالياً، ذلك غير ملائم للتعامل مع المهمة في المتناول،

و(٣) تأثير تغيير الزبائن على عملية التصميم العمراني. بالإضافة إلى تصميم مجمع مجاور لمعلم تاريخي مميز يثير الشعور بالعاطفة والاهتمام العميق لمجتمع كبير متفرق.

سنة عشر عاماً بعد دمار المنطقة التي تقع شمال كاتدرائية سانت بول St Paul's Cathedral في مدينة لندن وذلك بسبب القصف الألماني أثناء الهجوم الخاطف في عام ١٩٤٢م، وقد أعد السير ويليام هولفورد Sir William Holford اقتراحاً لإعادة تطوير المنطقة، والموقع يمتد من كاتدرائية سانت بول إلى شارع نيوجات New gate Street. ومخطط هولفورد وهو عبارة عن تصميم حضري كلي، ومتحرر في تخطيطه وعمارته. وقد تم بناؤها بين عامي ١٩٦١ - ١٩٦٧م. وكان صاحب المشروع هو مجلس توليد الكهرباء المركزية Central Electricity Generating Board (CEGB) التي حصلت على عقد إيجار طويل الأجل للموقع من مفوضية الكنيسة التابعة لكنيسة إنجلترا.



(ب)



Drawing by Munir Vahanvati

(أ)

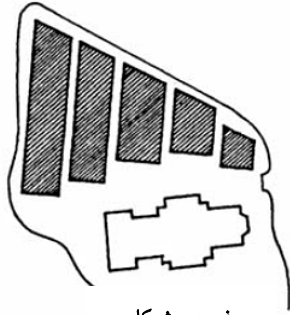
الشكل رقم (٨, ٣٦). تطوير باترنوستر تصميم اللورد هولفورد عام ١٩٦٧م. (أ) علاقة الشكل بالأرض. (ب) منظر عين الطائر.

وقد شمل مخطط هولفورد مستطيلاً ضيقاً، وكتلة، ومجموعة من المباني التجارية وقد وضعت ضمن هندسة موقع متعامد (انظر الشكل رقم ٨, ٣٦). وارتفاعاتها محدودة بسبب قربها من سانت بول - وهي القيود المفروضة من قبل مفوضي الكنيسة والتي لا تزال موجودة، حيث إنها مصممة لتوفير ضوء جيد للمكاتب الداخلية، والمباني في العملية اليومية أثبتت أنها أقل من وظيفية، وشكلها لم يلبّ متطلبات الخطة العميقة للحيز التجاري في ذلك الوقت، إن الكثير من النقاد وعامة الناس يعتقدون أن التطوير بلا حياة - ساحة قائمة للتمشية، فهي تعبر عن انعكاس النظريات الوظيفية للفكر التصميمي العقلاني للباوهاوس Bauhaus Rationalist وليس للقيم البريطانية. وقد بني الكثير بشكل رديء خلال الثمانينيات، فالمنطقة أصبحت مهجورة بشكل متزايد ووصل الموقع لمرحلة إعادة التطوير.

وفي عام ١٩٨٦م، انتقلت ملكية الموقع (باستثناء بيت سدبري Sudbury House) من مجلس توليد الكهرباء المركزية CEGB إلى ائتلاف يتكون من ستوكلي Stockly ، وبريتش لاند British Land ، ويونيليفر Unilever ، وبنك باركليز Barclays Bank على إيجار مدته ٢٥٠ سنة من الكنيسة ، وبعد عام استحوذت مجموعة مونتليج Mountleigh Group ، على ستوكلي Stockly (وحصته في السيطرة على الموقع)، ثم باعته إلى سيسنيروس Cisneros من فنزويلا ، والمعاملات عكست ازدهار سوق عقارات لندن في ذلك الوقت ، وبدأ البحث عن تصميم أكثر ملائمة للموقع من ذلك الخاص بهولفورد بشكل جدي ، و ملكية التأجير تغيرت ، بدون تمييز ، عدة مرات على مدى ١٠ سنوات (١٩٩٥ - ٢٠٠٤م). جرايكوت Greycot و بارك تاور Park Tower حصلتا على الملكية لتستبدل لاحقاً بميتسوبيشي للعقارات Mitsubishi Estates (MEC).

وفي مسابقة معمارية نظمها المطور ستيفارت ليتون Stuart Lipton ، نيابة عن مجموعة مونتليج Mountleigh Group تم عقدها في عام ١٩٨٦م ، ودراسات شكل الأرض لسبعة من المماريين المدرجين في القائمة القصيرة تظهر في الشكل رقم (٨,٣٧). وقد تم اختيار أروب شركاء Arup Associates للمضي قدماً ، وكان تصميمها معقداً وعقلانياً وجديداً وكان يقترح استخدام مرجعيات تاريخية مجردة في المباني التي شكلتها. وكانت المباني تهدف أيضاً إلى تلبية الاحتياجات التجارية من أماكن السوق وبعمق ، حيزات مخدومة بشكل عالٍ . وقد انتقد هذا الاقتراح من قبل الأمير تشارلز Prince Charles والذي كان له وجهة نظر حازت على دعم جمهور العامة ، وقد جادل من أجل مزيد من النهج الكلاسيكي للتصميم جون سيمبسون John Simpson الذي أنجز خطة أخرى اقترحها مستشارين الأمير تشارلز دان كرويكشانك Dan Cruickshank وليون كير Leon Krier.

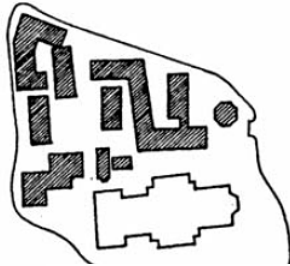
مخطط سيمبسون أيضاً كان الفائز بالمسابقة ، وفي هذه الحالة كان راعي المسابقة صحيفة إيفنج ستاندرد *The Evening Standard* ، وقد حاول سيمبسون أن يجمع المتطلبات الوظيفية في مجمع مكون من مراكز تسوق تحت الأرض ومبانٍ مكتبية بواجهات كلاسيكية ، فقد كان جزءاً من الكلاسيكية التقليدية في العمارة الإنجليزية. وقد مر تصميمه بعدة تغييرات ، فقد اشترك جون سيمبسون و تيري فاريل Terry Farrell في مخطط اقترح فيه بالارتباط مع عدد من المصممين الكلاسيكيين المشاهير (ومثال على ذلك: آلان جرينبرج Allan Greenberg ، وهاموند Hammond ، وبيبي وبابكا Beeby and Babka ، وكوينلان تيري Quinlan Terry) الذين تقدموا بفشل للموافقة على التخطيط. و كساد عام ١٩٩٣م يظهر أن أي احتمالية لإنجاز المشروع قد قتلت ، وبينما تمت الموافقة المبدئية للأمير تشارلز ، فإن المخطط قد رفض على نحو واسع من قبل النقاد مثل "المعرض الأدبية" ، بينما عملية التنفيذ المقترحة كانت غير واضحة ، فقد تم تقديمها كمنتج وحيد شامل (الشكل رقم ٨,٣٨).



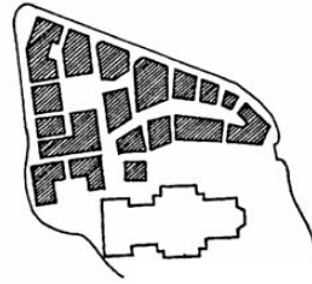
فoster وشركاه



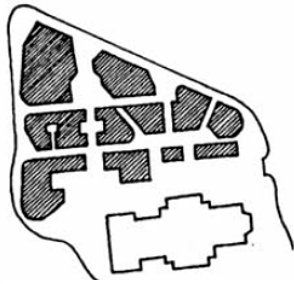
سكيدمور أونجز وميريل



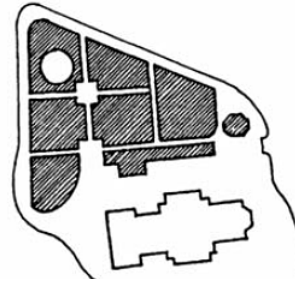
خطة سيروليم هولفورد



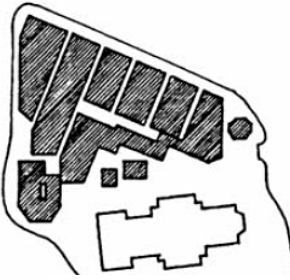
أروب وشركاه



ماك كورماك، جيمسون، برتشورد وريت



جيمس استرنج وميكل ويلفورد وشركاه



أراتا إيسوزاكي



ريتشارد روجرز وشركاه

الشكل رقم (٨،٣٧). خطط الشكل - الأرض مقترحات القائمة القصيرة لعام ١٩٨٦م بالمقارنة مع مقترحات مخطط هولفورد.

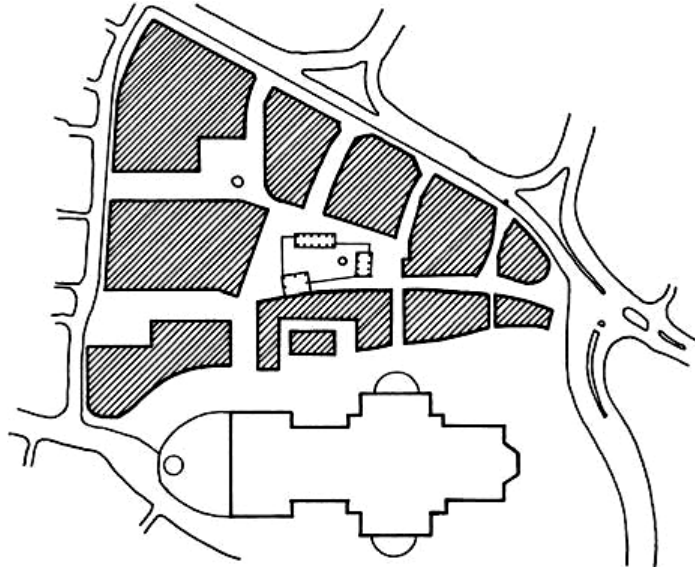
وفي عام ١٩٩٥م ، اشترت شركة ميتسوبيشي للعقارات MEC من شركائها ، كما تم تعيين ويليام وايتفيلد William Whitfield كمخطط لهذا الموقع ، وتم اعتماد مخططه في عام ١٩٩٦م ، ثم تم هدم مشروع هولفورد على مدى ثلاث سنوات مقبلة ، وقد تم الانتهاء من المشروع الجديد في أكتوبر عام ٢٠٠٣م. والمخطط كان عبارة عن

تصميم حضري كقطعة واحدة وذا طابع تقليدي جديد، والخطة الرئيسة جاهدت لتحقيق التكامل البصري مع عمارة سانت بول عن طريق اختيار الحجر والطوب الموجودة في تصميم كريستوفر وارن Christopher Wren الذي فصل بيت الكاتدرائية التي تشكل الآن جزءاً من هذا المخطط. واليوم تتضمن المنطقة مليون قدم مربع (١١٠ ألف متر مربع) من المكاتب والمحال التجارية (ولكن ليست سكنية) في عدد من المباني المستقلة. وكان كل من بورصة لندن London Stock Exchange، وغولدمان ساكس الدولية Goldman Sachs International و سي بي ريتشارد إليس CB Richard Ellis من أهم المستأجرين. وخطة الموقع تتألف من ميدان مركزي كبير وطرق للمشاة والتي تربطها بسانت بول، إلى محطة المترو تحت الأرض وشارع نيوجيت Newgate Street. وفي وسط الميدان يوجد عمود بارتفاع ٢٣ م قمته مغطاة بصفائح من النحاس والذهب تضاء ليلاً. ويوجد تمثال لرجل يقود الغنم - المنطقة كانت سوق للمشاة - يقف عند أحد مداخل الميدان (الشكل رقم ٨,٣٩).

قام خمسة معماريين مختلفين بتصميم المباني المحددة باتباع الخطوط الإرشادية التي كفلت تصميماً موحداً ومتنوعاً إلى حد ما. والشركات المعنية كانت ماك كورماك Mac-Cormac، وجاميسون بريشارد Jamieson Prichard مصمم محكمة وارويك Warwick Court، وإيريك باري معماريون Architects Eric Parry/شيبارد روبسون Sheppard Robson مصممو ١٠ ساحة باترنوستر (مبانٍ تابعة لبورصة لندن)، وآليز و موريسون Allies & Morrison مصممو محكمة سانت مارتن St Martin's Court، ووايتفيلد وشركاؤه Whitfield Partners مع سيديل جيبسن Sidell Gibson وشيبارد روبسون Sheppard Robson مصممو البنايات على طول باحة كنيسة سانت بول. وكانت النتائج كلها ممدوحة ومنتقدة، أما تصميم الموقع فقد مدح لساحته وربطه مع البيئة المحيطة ولكن تم توجيه النقد للعمارة على أنها عادية (Glancey, 2003). والخلاف الأساسي لا يزال باقياً. هل من الأفضل لمجمع جديد أن يعكس بيئته المحيطة أو يكون في مقارنة معها عندما يكون بجوار شيء رئيس، لبناء مهمة نفسياً مثل سانت بول؟ ويعتقد العديد من الناس الآن بأن موقع المقارنة أخذ من قبل هولفورد Holford وكان الموقع الصحيح. فمن المؤسف أن يكون ذلك التصميم قائماً جداً.

### المراجع الرئيسة Major References

- Buchanan, Peter (1989). Paternoster pressure. *Architectural Review* 185 (1107): 76-80.  
 Freiman, Ziva (1990), Controversy: Paternoster Square. *Progressive Architecture* 71 (3): 115-16.  
 Glancey, Jonathan (2003). It's a jumble out there. *The Guardian* (3 November). <http://www.guardian.co.uk/arts/critic/feature/0,1169,1076585.html>  
 Papadakis, Andreas C., ed. (1992). *Paternoster Square and the Classical Tradition*. London: Academy Editions.  
 Paternoster Square: <http://www.paternosterlondon.co.uk>  
 Weston, Richard (2001). The end of the affair. *RIBA Journal* 108 (4): 13-16.



Drawing adapted from various sources by Munir Vahanvati

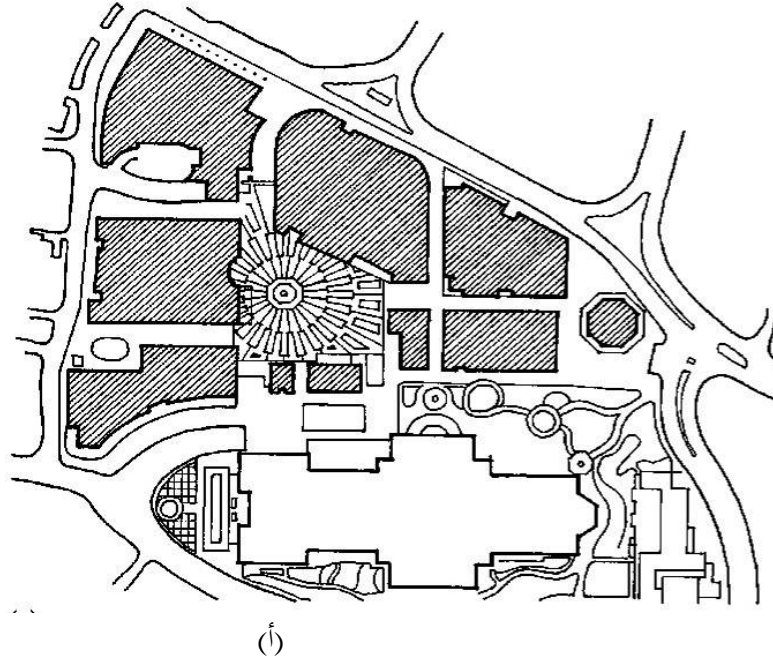
(أ)



Collection of the author

(ب)

الشكل رقم (٨, ٣٨). هاموند ، بيبي (Hammond, Beeby) و بابك، بورفيريو شركاء (Babke, Porphyrios Associates). و جون سيمبسون ، وتصميم الشركاء (John Simpson & Partners design). (أ) خطة الشكل - الأرض. (ب) الصورة المطلوبة.



Drawing adapted from various sources by Munir Vahanvati



الشكل رقم (٨, ٣٩). ساحة باترونستر: تصميم وايتفيلد. (أ) الخطة (مسقط أفقي). (ب) إلى الساحة وأرويك المحكمة في الخلفية، و ١٠ ساحة باترونستر على اليمين.



## حالة دراسية Case Study

ميدان باريس، برلين، ألمانيا: ميدان تاريخي عاد إلى الحياة (١٩٩٢م حتى الوقت الحاضر)

Pariser Platz, Berlin, Germany: An Historic Square Revived (1992 to the Present)

بعد إعادة توحيد برلين في عام ١٩٨٩م، وتفكيك الحائط الذي مر عبرها مقسماً شرق وغرب برلين، أصبح ميدان باريس Pariser Platz متاحاً لإعادة البناء. فقد كان متروكاً فارغاً منذ دمرته الحرب العالمية الثانية. وأثناء هذه الفترة بقي في شرق برلين، أو القطاع الروسي من المدينة والذي خدم كعاصمة للجمهورية الألمانية الديمقراطية (GDR) Deutsche Demokratische Republik. إن الميدان محدد من جهة واحدة عن طريق بوابة براندنبورج Brandenburg Gate والتي تُنهي مشهد أسفل طريق أونتن دن ليندن Unten Linden den، محور الاحتفالات في برلين. وقبل الحرب العالمية الثانية أصبحت الولايات المتحدة الأمريكية القوى العظمى للعالم انذاك، وبريطانيا العظمى وفرنسا والنمسا أسست سفاراتها في الميدان أو في الجوار. بالإضافة إلى فندق أدلون Adlon Hotel والعديد من الشقق رفيعة المستوى والبنائات التجارية المرافقة لها (انظر الشكل رقم ٨،٤٠).

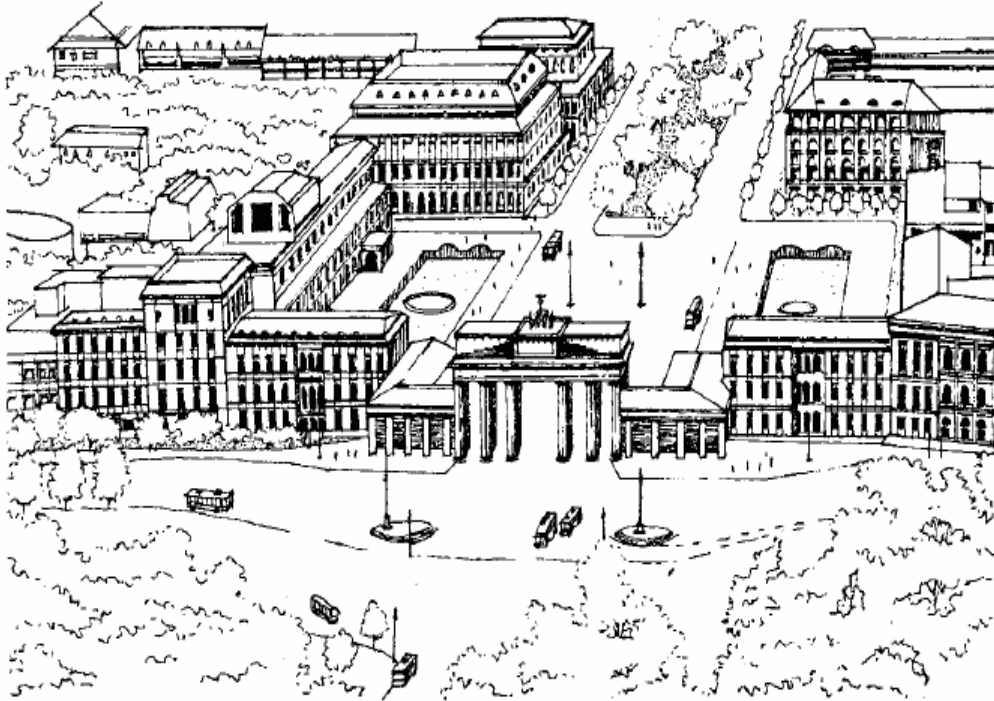
والميدان تم تشييده في الأصل عام ١٧٣٤م على خطط المصمم الملكي الرئيس، فيليب جيرلاخ Philip Gerlach. وكان تشييد بوابة براندنبورج الحالية (١٧٨٩م)، والتي صممت من قبل كارل جوتهارد لانجهانس Carl Gotthard Langhans ومستوحاة من البروبيليا Propylaea في أثينا) مؤسساً لأهمية ميدان باريس. والبوابة تقع على الجانب الغربي للميدان وكانت جزءاً من الحاجز الجمركي الذي أحاط بالمدينة في القرن الثامن عشر، وفي عام ١٨٨٠م أضاف هيرمان ميختيج Herman Mächtigt، مدير حديقة المدينة روضتين مزيتين بالنافورات تقسمان الميدان إلى نصفين متماثلين. وبعد إعادة توحيد برلين كانت هناك رغبة عالمية لتجديد أهمية الميدان وعودته إلى أيام مجده في الفترة ما بين ١٨٧١-١٩٣٣م. وكان السؤال هو "كيف؟" لأنه لم يكن هناك إجماع.

مسئولية التخطيط للموقع كانت مقسمة. قسم مجلس الشيوخ للتنمية العمرانية ببرلين The [Berlin] Senate Department of Urban Development وهو مسؤول عن التصميم العمراني العام وضوابط تحديد المناطق وشئون تصميم تنسيق المواقع في برلين، ولكن أحياء المدينة الفردية مسئولة عن التقسيم المحلي، والتطوير المحلي وخطط تنسيق المواقع، فكان الأخير يُسيطر على التطوير وعملية تطبيق البناء، والشكل الذي يجب أن يكون عليه ميدان باريس كان موضوعاً مثيراً للجدال بصورة كبيرة بين السياسيين، ومحترفي التصميم وعامة الناس، فالبعض أراد أن يُعاد الميدان إلى الحياة مرة أخرى كما كان قبل ذلك، والبعض أرادها مباني حديثة. بالإضافة إلى ذلك، فإن الموقع يتكون من ١١ قطعة أرض وبالتالي ١١ مالكاً لها يرجع تاريخ ملكيتهم إلى ما قبل تأميمها من قبل GDR (انظر الشكل رقم ٨،٤١)، فهؤلاء لابد من إرضائهم.

ولقد تم إزالة، وبشكل تام، التخطيط العام للميدان في أثناء الحرب، وكشف مشروع البحث التصميمي في عام ١٩٩٢م عن التخطيط العام للميدان ومواقع النافورات، وأعيدت المنطقة المفتوحة للموقع إلى سابق عهدها في نفس السنة، والتصميم المعاد لهذه المنطقة يحتفظ بالتخطيط التاريخي ويشمل أساسات أحواض المياه القديمة والقلة

الباقية من النافورات . هانز شتيमान Hans Stimmann الذي يؤمن بأن المباني المواجهة للميدان يجب أن تضم عناصر حديثة ومحافظة على أسس هدف التصميم .

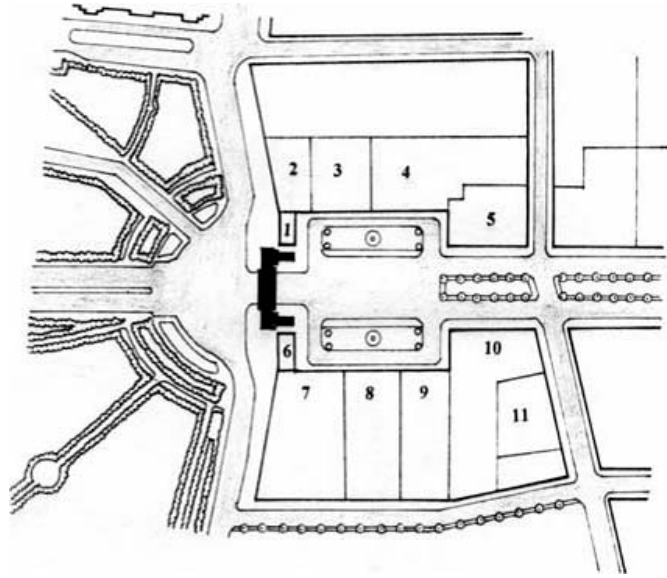
وكان لعدد من القواعد والتنظيمات أثرها في حماية تصميم المباني متضمنة في ذلك الميدان . وأحد هذه التنظيمات الخاصة ببلدية برلين الحكومية هو أن ٢٠٪ من أي أعمال التطوير الجديدة في المدينة يجب أن تخصص للإسكان، والهدف من ذلك هو وجود حياة في كل مكان طوال اليوم وجعل الشوارع والفراغات المفتوحة تحت الرقابة الطبيعية (وبمعنى آخر، تمتلك عيون في الشارع). والهدف الجمالي لميدان باريس هو أن يكون هناك مبانٍ تعبر عن معمار برلين، والخطوط الإرشادية للتصميم (لخطة ١٩٩٩م للتطوير ٢٠٠١-٢٠٠٠) قد حددت ارتفاعات المباني على ألا تزيد عن ٢٢ م ، ولون الحجر الرملي يشبه بوابة براندنبج . وليس أكثر من ٥٠٪ منطقة مزججة على الواجهة، كل يتوافق مع تقاليد برلين. وكان عليهم أيضاً أن يبنوا خلال خط الملكية بدون أي ارتدادات وواجهاتهم المنخفضة الارتفاع (٤-٦ م من الأرض)، فهي بصرياً مختلفة عن الطوابق أعلاها، فالهدف هو منع الميدان من التحول إلى ملعب من الأفكار العشوائية للمصممين. ومعظم المباني استجابت للتوجيهات بطريقة مباشرة.



الشكل رقم (٨،٤٠). ميدان باريس بالصورة التي كان عليها قبل الحرب العالمية الثانية.

## المفتاح :

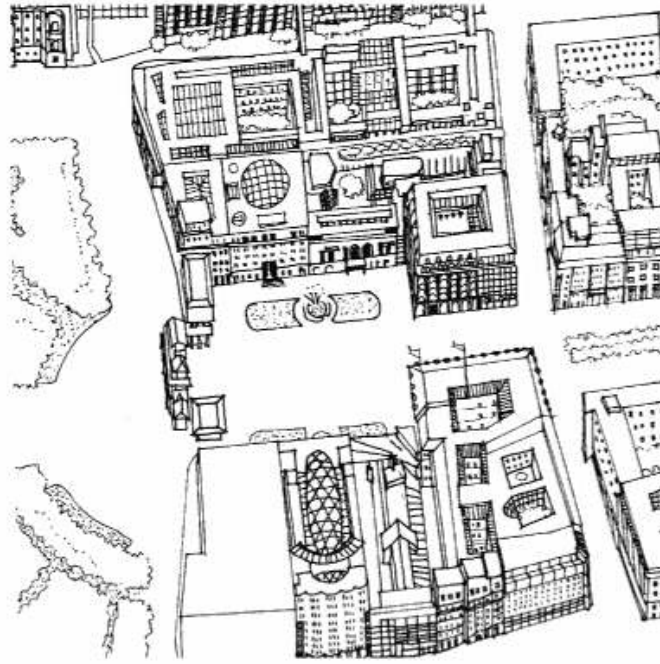
- 1- هوز ليبرمان ، الذي اكتمل عام ١٩٩٨ م .
- 2- بليز ام باريس بلتز ، ١٩٩٨ م .
- 3- يوجين-جوتمان-هايس بنك در دريسدنر ، ١٩٩٧ م .
- 4- السفارة الفرنسية ، ٢٠٠٣ م
- 5- المبنى التجاري السكني أوروبا ، ١٩٩٨ م .
- 6- هوس سومر (التجاري) ١٩٩٨ م .
- 7- موقع سفارة الولايات المتحدة الأمريكية ، ٢٠٠٦ م .
- 8- بنك دويتشه جونسسيوشافت ( بنك DG) ٢٠٠٠ م .
- 9- أكاديمية دار كينست ، ١٩٩٩ م .
- 10- فندق أدلون ، ١٩٩٧ م .
- 11- السفارة البريطانية ، ٢٠٠٠ م .



Collection of the author

الشكل رقم (٨، ٤١). تطوير موقع ميدان باريس.

وبدايةً من الركن الشمالي الغربي ، نجد أن الميدان محاط ب : هاوس ليبرمان Haus Libermann (١٩٩٦-١٩٩٨ م) ، وقصر ميدان باريس Palais am Pariser Platz ، وبيت أويجن جوتمان بنك دريسدن Eugen-Gutmann-Haus der Dresdner Bank (١٩٩٦-١٩٩٧ م) ، والسفارة الفرنسية (طابقين من حيث الشكل لكن الواقع أكثر من ذلك) من تصميم مرسوم كريستيان دي بورتزامبارك Christian de Portzamparc ؛ المبنى التجاري السكني ، وفندق أدلون Hotel Adlon وهو فندق قديم في موقع جديد وصممه باتشيكي وكلوتز وشركاه (Patzcheke, Klotzand and Partners) ، وأكاديمية الفنون التابعة لمجلس الشيوخ في برلين the Akademie der Künste of Berlin (٢٠٠٢ م) ، صمم من قبل جونتربينيش Günter Behnisch والذي يؤدي إلى شارع بيرين Behren Strasse إلى الجنوب) ، وبنك DG (مبنى من الحجر الرملي فاتح اللون وصممه فرانك جيري Frank Gehry وتم إكمال العمل به في عام ٢٠٠٠ م). بالقرب من هذا موقع السفارة الأمريكية. بيت سومر وبيت ليبرمان Haus Sommer and Haus Libermann وكلاهما صممه جوزيف بول كليهوس Josef Paul Kleihues ولهما نفس الواجهات المطابقة لبوابة براندنبرج بما في ذلك النهاية الغربية للميدان. يظهر الشكل رقم (٨، ٤٢) المنطقة وكأنها بالفعل أعيد تشييدها وتظل البوابة في قلب الصورة كلها.



Drawing by Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٨, ٤٢). ميدان باريس كما طور بحلول عام ٢٠٠٢ م.

وقد قام جيري بالتفاوض على زيادة نسبة ١٠٪ في المساحة الزجاجية المسموح بها وذلك في واجهة مبنى بنك DG (انظر الشكل رقم ٨, ٤٣ ب)، وقد أظهر نجاحه هذا قوته السياسية والتي يمكن لأغلب المماريين أن يمتلكوها، ورغبتهم في عمل أشياء مختلفة، فمبناه ما زال متسماً بالرزانة في واجهته مع كثير من الحيوية والنشاط في الحوش الداخلي والجزء الخلفي للمبنى، وبالنسبة للشقق فقد تم تحويلها للجزء الخلفي، ومن ثم فإن الهدف من توفير عيون لمشاهدة الميدان في ساعات الراحة لم يتم تحقيقه، بالرغم من وجود العديد من السياح وبصورة دائمة في المنطقة مضيفين نوعاً من الحياة للفراغ المفتوح. وهذا التجاهل لمقاصد أمر التصميم يُظهر أنه في حالة عدم تحديدها بصورة كبيرة فإنه يمكن وبكل سهولة تجنبها.



(أ)

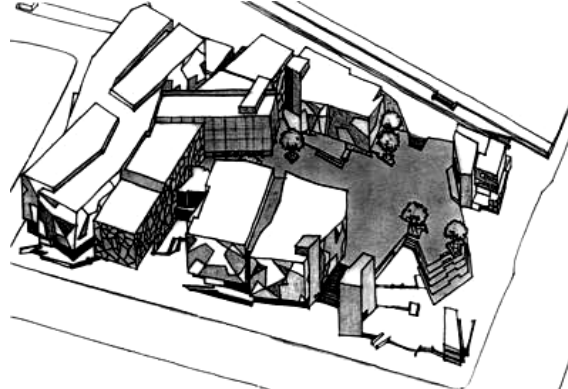


(ب)

الشكل رقم (٨, ٤٣). منظران من ميدان باريس في عام ٢٠٠٢م. (أ) ميدان باريس في إطار إعادة البناء. (ب) مبنى بنك DG مع موقع سفارة الولايات المتحدة بعده.



(ب)



(أ)

Collection of the author

الشكل رقم (٨, ٤٤). ميدان فيدراشن Federation Square ، ميلبورن. (أ) الخطة (موقع عام). (ب) منظر عام.

وفي وقت هذه الدراسة (٢٠٠٤م) فإن آخر موقع ظل مفتوحاً على الميدان هو المكان الذي تشغله السفارة الأمريكية من قبل الحرب العالمية الثانية، فتصميم الموقع من قبل مور رابل يودل Moore Ruble Yudell من سانتا مونيكا و جرون وشركاه Gruen Associates من لوس أنجلوس قد تم ترشيحه ولكن لأسباب أمنية بعد تفجير السفارة الأمريكية في نيروبي ١٩٩٨م فإن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية لم تشأ أن تلبي طلبات المبنى وفقاً لخط الملكية، فالمطلوب هو جعل الميدان مساحة مسورة. وهذا يتطلب التراجع لمسافة ١٠٠ قدم، وقد تمت المفاوضات بين مسؤولي السفارة وإدارة برلين لحل هذا المأزق، فكلتا الطرفين يتمنى أن تكون السفارة في موقعها التقليدي لإضافة المكانة المميزة للميدان والعكس بالعكس. وفي هذا الموقف كان للسفارة اليد العليا في المفاوضات. وتم الوصول إلى تسوية، حيث الردود ستكون أقل إلى حد كبير من المطلوب من قبل الحكومة الأمريكية وسوف يتم دفع ثمن التصميم التالي والتغييرات المطلوبة في البيئة المحيطة.

ردود الأفعال تجاه الميدان متباينة، فالعديد من المماريين (والعامة معهم وان كنت أشك في ذلك) يفضلون أن يتاح لهم بريق العالمية المزججة من ميدان بوستدام Potsdamer Platz. وربما تكون الصورة المطلوبة من النقاد كانت أكثر شبهاً بميدان فيديراشن Federation Square (المكتمل عام في ٢٠٠٢م - انظر الشكل رقم ٨, ٤٤) في ملبورن (Dovey, 2004). هذا الميدان هو تصميم حضري كلي حيث تسود الاختراعات التقليدية والفنية بصورة عظيمة خلال تركيبة مضادة للكلاسيكية. ولقد وجد فرانك جيرري أن ميدان باريس يشبه قليلاً خشبة المسرح التي تم إعدادها (Gehry, 2001)، ودانيل لبسكند Daniel Libeskind كان أكثر شدة في نقده، فهو يعتبر الخطوط الإرشادية شيئاً غير ديمقراطي ويغلب عليها الطابع المتسلط، فكانت النتيجة عملاً سيئاً. ويبدو أنه لم يتعامل مع الميدان باعتباره مكاناً حضرياً أو حتى مكاناً لتلاقي الطرق (عقدة). إن ما قام به التصميم هو أنه وضع بوابة براندنبرج كواجهة وجعل المباني الباقية مجرد خلفية لها. وقليل من المماريين هم الذين أرادوا أن يكونوا رسامين في الخلفية. إن

الصدام بين القيم يمثل الصراع بين الرغبات الخاصة في التعبير عن الذات والمصلحة العامة في أعمال التصميم العمراني كقطعة واحدة .

### المراجع الرئيسة Major References

- Gehry, Frank O. (2002). Building at the Pariser Platz – remarks on the new Berlin. Casabella 66 (704): 4–11, 100–2.
- James-Chakraborty, Kathleen (2000). German Architecture for a Mass Audience. London: Routledge.
- Scheer, Thorsten, Josef Paul Kleihues, Paul Kahlfeldt and Andrea Bärnreuther, eds. (2000). City of Architecture of the City: Berlin 1900–2000. Berlin: Nicolai.
- Schneider, Bernhard (1998). Invented history: Pariser Platz and the Brandenburg Gate. AA Files (Autumn): 12–16.

### حالة دراسية Case Study

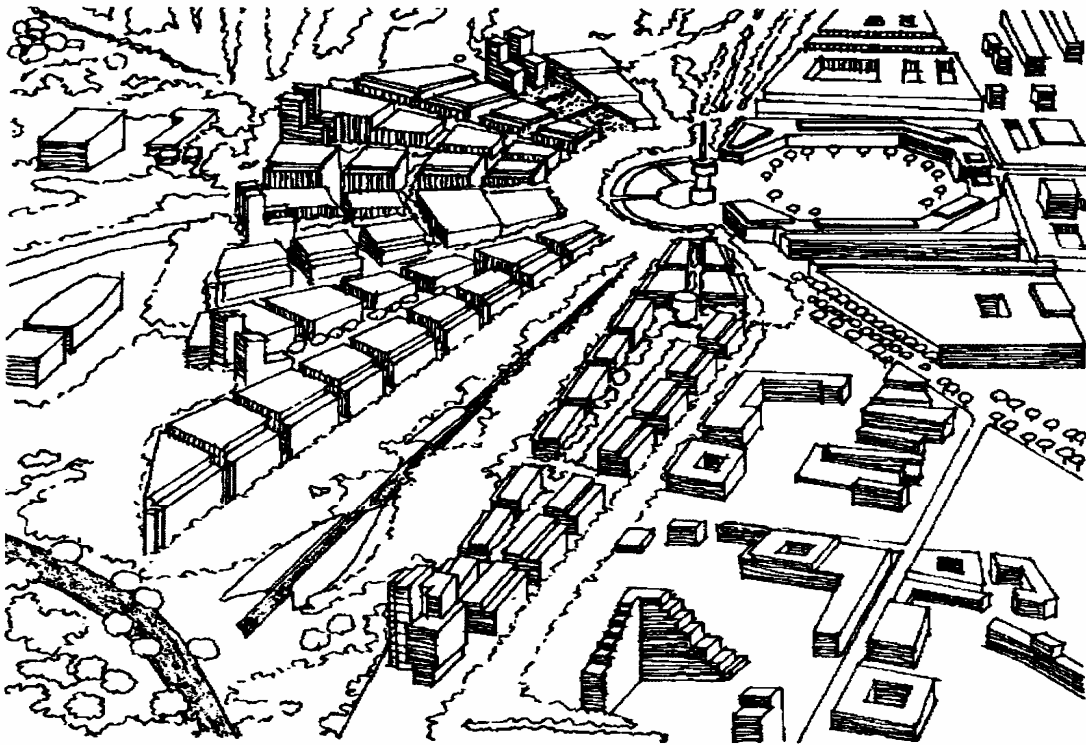
ميدان بوستدام، برلين، ألمانيا: رؤية ثاقبة لمجتمع استهلاكي (١٩٩١م+)

Potsdamer Platz, Berlin, Germany: A 'Cutting-edge Vision' for a Consumer Society (1991+)

قبل الحرب العالمية الثانية كان ميدان بوستدام Potsdamer Platz يمثل أكبر نقطة التقاء node في برلين وكذلك نهاية خط السكك الحديدية إلى بروسيا Prussia. وكأي نقطة التقاء تتمثل جودتها في توظيف كل ما يحيط بها، فكانوا يختلفون في جعل المنطقة أكثر حيوية ونشاطاً بالفنادق والمقاهي والمعارض الفنية وورش الفنانين. وقد غيرت الحرب كل ذلك، فالمنطقة دمرت بقذائف الحلفاء وتم تقسيمها من خلال سور برلين الذي جلب نهاية الحرب. فقط فندق الإسبلاند Esplanade Hotel و فينهاوس هوت Weinhaus Huth هما اللذان نجيا من قذف القنابل، فلقد بقيا في أرض فضاء بين المناطق المشغولة في برلين.

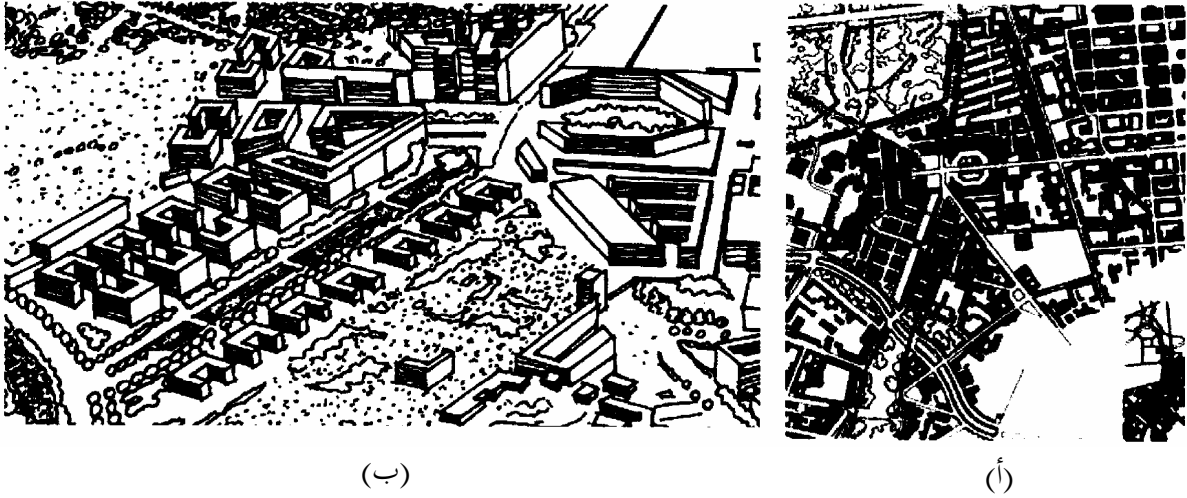
ويتكون المكان الآن أو سيتكون على سبيل الدقة من ثلاثة أجزاء: ميدان لايبزج Leipziger Platz وما يشمله من مباني، والمنطقتين اللتين هما موضوع الدراسة. إحداها شمال شارع بوتسدام الجديد Neue Potsdamer Strasse فيما يعرف الآن بموقع سوني، والأخرى تقع عبر الطريق وتعرف بموقع ديبس Debis. وفي عام ١٩٩٠م كلف أصحاب الأرض ريتشارد روجرز Richard Rogers لعمل اقتراح خاص بالمنطقة (انظر الشكل رقم ٨،٤٥). وفي عام ١٩٩١م قام مجلس الشيوخ (أي: الحكومة) في برلين بعمل دعاية كبيرة لمسابقة تصميم لكامل المنطقة جنوب تيرجارتن Tiergarten. الأمر الذي جذب ١٦ مصمماً عالمياً مشهوراً، وكان الفوز من نصيب هانتس هيلمر Heinz Hilmer وكريستوف ساتلر Christoph Sattler (انظر الشكل رقم ٨،٤٦). وفاز هيلموت يان Helmut Jahn بمسابقة مشابهة لموقع سوني، ولكن هذه المرة تبنتها الشركة. كما تم تعيين جيورجو جراسي Giorgio Grassi كمصمم لشريط من الأرض في الجانب الشرقي من الموقع. وقد حافظ على نفس خطوط ومبادئ تصميم هيلمر -ساتلر وظل تصميم هيلمر-ساتلر بشكل أساسي متقيداً بهذا التصميم العمراني الجديد حيث سعى لخلق نماذج معقدة ومحكمة للمدينة الأوربية التقليدية: فارتفاع المباني لا يتجاوز ٢٢ م مع تراجع في تركيبات سقف المبنى

وصلت إلى حد عدم تجاوز ارتفاع ثلاثة أمتار أضف إلى ذلك أنه كان لازماً على التصميم أن يتبع قاعدة وهي أن ٢٠٪ من أي تطوير جديد لابد وأن تخصص للإسكان، وقد اتبع التصميم منهجاً يطلق عليه إعادة الأعمار النقدي والذي يعتبر أن هوية أي مدينة تؤسس من خلال تاريخها، وبالتالي فليس هناك حاجة لاختراعها، وذلك ببساطة أن الهوية شيء من الماضي. إنه ينكر فكر لوكوربوزيه التي تتمثل في تطويرات ما بعد الحرب في برلين الشرقية؛ حيث كانت المباني الضخمة حددت وكأنها مجرد أشياء في الفراغ. وكانت هناك انتقادات معارضة للمنهج السابق على اعتبار أنه محاولة رومانية لإعادة عقارب الساعة إلى الوراء تجاوز الاقتصاد النقاش، وإن إعادة الإعمار النقدي لم يكن ما تريده الشركات الرئيسة، والشيء الأخير الذي أرادوه هو أن يكونوا منفصلين، وبعد هدم السور في عام ١٩٨٩م والذي كان يقسم برلين إلى شرقية وغربية أصبحت مساحات كبيرة من الأرض معروضة للبيع اختطفتها الشركات الرئيسة وعلى مرأى الكثيرين وبأسعار أقل من معدلات السوق، وكانتنا سوني Sony ودميلر بنز Daimler Benz هما المشترين لأهم قطعتي أرض، ولكن الشركات الدولية هي الأخرى اشترت أراضي أيضاً. كان هناك ١٧ موقعاً ككل. وهذه المواقع كانت جذابة للشراء لسهولة الوصول إليها كما أن هناك - عدداً من خطوط قطارات الأنفاق والحافلات نقطة التقائهم في ميدان بوستدام - بالإضافة إلى تاريخها السابق. تقع على الحدود الخارجية للمشروع وتظل ملتقى مرورياً للطرق وربما تصبح موقعاً قائماً بنفسه وذلك عندما تكتمل مشاريع تطوير ميدان لايبزج Leipziger Platz وموقع مثلث لينيه Lenné Dreieck.



Drawing adapted from various sources by Thanong Poonterakul





الشكل رقم (٤٦، ٨). هيلمر وساتلر مجلس الشيوخ في برلين - المخطط الفائز في المسابقة. (أ) دراسة الشكل - الأرض. (ب) منظر جوي .

ومخطط هيلمر-ساتلر Hilmer-Sattler الموجه لبرلين قد أفسح المجال لمزيد من التعاون الدولي ، فهذه الخطة في الأساس صممها رينزو بيانو Renzo Piano وكريستوف كولبيكر Christoph Kohlbecker. وكان ذلك من خلال مسابقة نظمتها دميلر بنز. ويشمل التصميم أبراجاً متساوية الارتفاع في نهايات الموقع وإن كان البناء بشكل عام ظل محافظاً على متطلبات خط الملكية وحدود الارتفاعات تبعاً لخطة هيلمر-ساتلر. وهذه الخطة الجديدة حددت أرصفة واسعة، أروقة للطابق الأرضي، واجهات مصنوعة من الطوب الطيني المحروق أو الحجر الجيري وفي الوقت ذاته فإن كثيراً من مظاهر الحياة والتي ارتبطت عامة بوجود الميادين كانت موجودة في نطاق المباني.

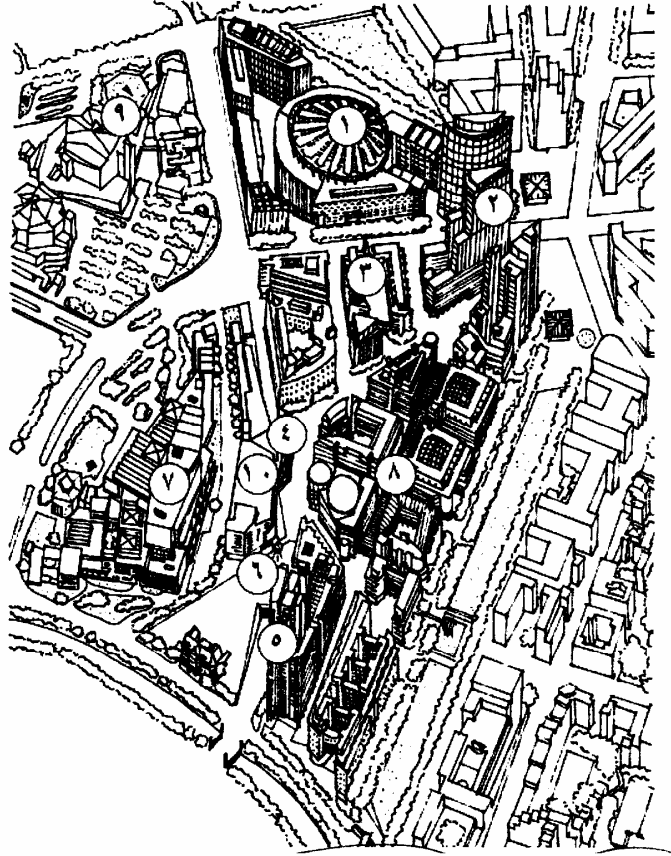
وشارع بوتسدام الجديد Neue Potsdamer Strasse هو خط تماس ضعيف للمنطقة عامة ويقسم الموقع إلى جزئين كبيرين مع موقع سوني ، ونجد مجمع الجزيرة مكوناً من ثمانية مباني تقع في الشمال من بقية الموقع ، وتقريباً توجد مساحة ٥٠ هكتار دائرية الشكل (على شكل فطيرة) تحتوي على ١٩ مبنى وتقع في الجنوب. أما الجزء الجنوبي فهو عبارة عن شبكة غير منتظمة من ١٠ شوارع بعضها جديد والبعض مرمم، ويوجد في وسطها الآن ميدان مارليني ديترخ Marlene-Dietrich-Platz. العديد من الشركات المالكة للأراضي نظمت مسابقات التصميم الخاصة بها في نطاق المبادئ العامة للتصميم العمراني ولكنها مدعمة باهتماماتهم الخاصة ، وتنتج عن ذلك مجموعة من المباني المصنعة بشكل جيد و الرفيعة المستوى والتي صممها أشهر المعمارين العالميين. مركز سوني (٢٠٠٠م) وصممه هيلمت يان Helmut Jahn ، فندق جراند حياة (١٩٩٨م) وصممه رافائيل مونيو Rafael Moneo ، بنك فولكس برلين Berlin Volksbank (١٩٩٧م) وصممه أراتا إيسوزاكي Arata Isozaki ، وعقود ميدان بوتسدام

Potsdamer Platz Arkaden (١٩٩٧-١٩٩٨م) ويعد مثلاً آخر للفراغ الداخلي شبه العام وقد صممه ريتشارد روجرز ومعه آخرون Richard Rogers ، وصمم رينزو بيانو Renzo Piano ستة مباني بنفسه (الشكل رقم ٨,٤٧). أما مركز سوني (الموقع الذي مساحته ٢٦٥٠٠م<sup>٢</sup>) فهو يتكون من سبعة مبانٍ مزودة بمنتدى داخلي كقلب للمركز (انظر الشكل رقم ٨,٤٨ و ٨,٤٩). وهذا المنتدى عبارة عن ساحة مستطيلة الشكل مع نافورة مركزية بداخله ، وهو مغطى بمظلة من الخيام الزجاجية ترتكز على كميرات من الفولاذ تشبه أسلاك عجلة الدراجة ، ومحاطة بخمسة مبانٍ جميعها ، فيما عدا واحدة ، لها واجهات مقعرة تطوق المنتدى. أصبح الفراغ العام الخارجي والموجود في مخطط كل من روجرز وهيلمير وساتلر فراغاً داخلياً و خاصاً (أو ، ربما ، فراغ خاص تم تحويله إلى فراغ عام) .

وتحيط المحلات والمطاعم بالمكان وتشمل المباني متحف السينما Film Museum ومسكن الإسبلاناد Esplanade residence (والتي تتكون من قاعة الإفطار ، قاعة الإمبراطور لفندق إسبلاناد Esplanade Hotel و الذي تحرك ٧٠م من مكانه الأصلي على الوسائد الهوائية). وتتكون الطوابق العليا في المباني بالدرجة الأولى من مكاتب وشقق فاخرة غالية الثمن ، وفي المناطق الداخلية المواجهة للملعب الداخلي نجد الأسطح مكسوة بالزجاج العاكس ، كما يوجد في زاوية الموقع برج سوني بارتفاع ١٠٠م والذي يعتبر كياناً منفصلاً ضخماً ، وعبر الطريق من أمام برج سوني يوجد مبنى مكون من ٢٢ طابقاً يستعمل لمكاتب ومحلات بيع بالتجزئة. مبني برج المكاتب في ميدان بوتسدام Bürohochhaus am Potsdamer Platz قد صممه هانز كولهورف Hans Kolhoff. و المبنيان يكونان مدخلاً مرتفعاً وعالياً لميدان بوستدام .

و مبنى كولهورف ينخفض إلى أقل ارتفاع ممكن مقارنة بالميدان وعبر شارع بوتسدام يوجد بيت النبيذ Weinhaus ومجمع من ثلاثة مبانٍ (مكاتب - تجارية - سكنية) وصممها ريتشارد روجرز ويربط بينها عقود ميدان بوستدام ذو الطوابق الثلاثة. ومدينة ديملر هي عبارة عن مجمع مبانٍ يحتوي على مسرح أيماكس IMAX ، ومبنى خدمات ديملر كريسلر DaimlerChrysler Services ، ومسرح موسيقى Musical theatre ، وبنك فولكس برلين Berliner Volksbank ، والمكتبة الوطنية National Library.

Drawing by Thanong Poontarakul



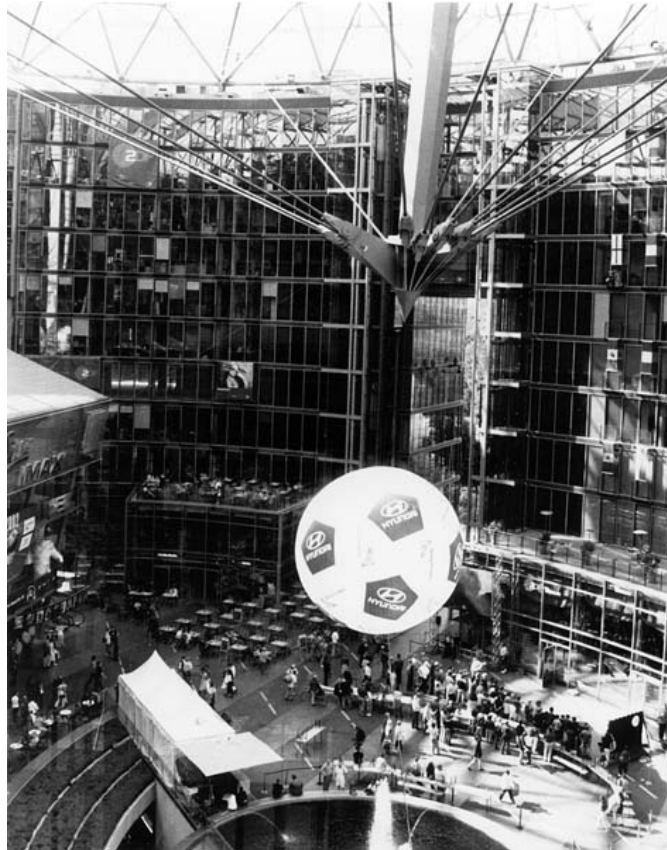
١. مركز سوني
٢. برج المكاتب (Bürohochhaus)
٣. سينما إيماكس (IMAX)
٤. ميدان مارليني ديتريخ (Marlene-) (Dietrich-Platz)
٥. دابس هاوس (Debis Haus)
٦. الوصول إلى نفق نيرجارين (Tiergarten)
٧. المكتبة الوطنية
٨. عقود ميدان بوسندام (Potsdamer Platz Arkaden)
٩. قاعة الفيلهارمونية (Philharmonic Hall)
١٠. مسرح الموسيقى

الشكل رقم (٤٧، ٨). منطقة ميدان بوسندام في عام ٢٠٠٢م.

ويدخل المنطقة يومياً ١٠٠ ألف شخص ويحتشد بها الكثير من السياح ، فهي مكان مختلف بالمقارنة بالميدان الأوروبي المتعارف عليه ، فهي تمثل نموذجاً جديداً للفراغات العمرانية المشتركة التي تحكمها المصالح الخاصة. بينما المباني هي جزء من التصميم والاقتصاد العالمي مع الأخذ في الاعتبار الجهد الذي بذل لجعلها ملائمة من الناحية البيئية ، فالأسطح مغطاة بالعشب وماء المطر يستعمل لري زراعات الموقع ، كما تعاد معالجة واستعمال بعض المياه غير النظيفة ، وتم تصميم المباني لتستهلك طاقة بنسبة ٥٠ ٪ أقل من المباني التي تستعمل الطرق التقليدية في تكييف الهواء.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٤٨، ٨). مركز سوني، برلين. (أ) منظر خارجي - شارع بوتسدام الجديد Neue Potsdamer Strasse. (ب) المنتدى The Forum.



الشكل رقم (٨, ٤٩). منظر من ناحية الجنوب ميدان - مارليني - ديتريخ Marlene-Dietrich-Platz مع العقود Arkaden في الصدارة.

ونتيجة للإنجاز الكبير للتصميم العمراني و المعماري كان هناك أعمال كثيرة على نفس مستوى الأهمية قد تم إنجازها خلال ١٠ سنوات ، فمن الصعب في أي مشروع تصميم حضري أن يخلق نوعاً من التصميم المرن الذي يتناسب مع التغيرات البيئية طوال قرن أو اثنين ، ولكن عمل المعمارين المختلفين أعطى الإحساس بالتنوع لمنطقة ميدان بوستدام ، حيث يمكن اعتبار أنها تايمز اسكوير Times Square نيويورك القرن الحادي والعشرين ؟ (Rossi, 2000).

#### المراجع الرئيسة Major References

- Balfour, Alan (1999). Octagon: the persistence of the ideal. In James Corner, ed., *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*. New York: Princeton University Press, 87–100.
- Davey, Peter (1998). Potsdamer Platz: development in Berlin. *Architectural Review* 205 (1223): 31–4.
- James-Chakraborty, Kathleen (2000). *German Architecture for a Mass Audience*. London: Routledge.
- Ladd, Brian (1997). *The Ghosts of Berlin: Confronting German History in the Urban Landscape*. London: Chicago University Press.
- Scheer, Thorsten, Josef Paul Kleihues, Paul Kahlfeldt and Andrea Bärnreuther, eds. (2000). *City of Architecture of the City: Berlin 1900–2000*. Berlin: Nicolai.

## ملحوظة A Note

تطوير موقع مركز التجارة العالمي، نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية: هل هو منتج معماري أم تصميم حضري كقطعة واحدة ؟ (٢٠٠٢م- ويكتمل في ٢٠١١م)

**The World Trade Center Site Development, New York, NY, USA: An Architectural Product or an All-of-a-piece Urban Design? (2002 – Due for Completion in 2011)**

التاريخ السياسي و التصميمي لمركز التجارة العالمي كما صممه مينورو يامازاكي Minoru Yamasaki مع إيموري روث Emory Roth وأبنائه كمستشارين قد تم توثيقه باقتدار (مثال ذلك 1977, Ruchelman). وكان له أنظمتها الهيكلية الإبداعية التي انهارت تحت تأثيرات هجوم ١١ سبتمبر ٢٠٠١م. والاقتراح لموقع مركز التجارة العالمي بعد الخراب يمثل فكراً معمارياً معاصراً هو على أية حال غير واضح لتقديم حالة دراسية عن إعادة تطوير الموقع والجدول الزمني يمتد إلى عام ٢٠١١م. وبيان عدد التغييرات التي حدثت بالفعل في الفترة القصيرة بالنسبة لتاريخ التصميم ووضع الخطة يظهر أن تنفيذ المشروع من المحتمل أن يخضع للمزيد وذلك لظهور مشاكل تقنية غير متوقعة ومواقف سياسية متغيرة، بالإضافة لما سبق فإن العديد من المشكلات مثل تلك المتصلة بالظروف المناخية لمناهاتن السفلى لم تحل حتى وقتنا الحالي، ومع ذلك فإن الاقتراح بكل تأكيد يظهر اهتمامنا المعاصر بفن العمارة العالمي وكذلك الحقوق الفردية.

إن الخلافات المتنوعة عن أفضل الوسائل لخلق ما يعد بشكل جوهرى مشروعاً معمارياً ضخماً، ومشروع تنسيق مواقع في بيئة حضرية يكشف عن تعدد وتعقيد العوامل التي تعمل في نقطة تقاطع مجالات التصميم التقليدية وعمل التصميم العمراني، فالمنتج النهائي عبارة عن مجموعة من المباني، والروابط، والأماكن التي سوف تكون مجموعة من الأشياء الفردية في الفراغ ولها تأثير على ما يحيط بها، فالهدف هو ربط تطوير موقع مركز التجارة بسلسلة حيوية من الاستعمالات المختلفة، فتأثير عاملها المساعد المطلق من الصعب أن يكون صالحاً في الوقت الحاضر.

وبالفعل فإن تصميم الموقع له تاريخ معقد، فماكس بروتتش Max Protech تاجر أعمال فنية أخذ المبادرة مباشرة بعد تدمير البرجين التوأم وطلب من المعماريين البارزين أن يعرضوا اقتراحاتهم، والمعرض الناتج جذب الآلاف من الزائرين وكان ضمان جودة التصميم هو أهم اعتبار لأي اقتراح للموقع. وقد لعبت شركة تطوير مناهاتن السفلى Lower Manhattan Development Corporation (LMDC) بالاشتراك مع هيئة الميناء نيويورك ونيوجيرسي دوراً مشتركاً. فلقد كان هدفهما هو توفير عملية تصميم مفتوحة و شاملة، وفي يوليو عام ٢٠٠٢م قامت شركة تطوير مناهاتن السفلى وهيئة الميناء (ومعهما كلا من ومهما كل من وباير Bayer، وبليندر Blinder، وبيبل Belle، وآخرون كمستشارين) بتقديم ستة عناصر تصميمية أولية لتطوير الموقع الذي مساحته ١٦ أكر/ فدان (حوالي ٦.٥ هكتار) كالاتي: ساحة النصب التذكاري، وميدان النصب التذكاري، ومثلث النصب التذكاري،

وحديقة النصب التذكاري، ومنتزه النصب التذكاري وممشى النصب التذكاري. وكان هناك جلستا استماع قد حضرهما عدد كبير من العامة تخللهما عرض وطلب تعليقات زادت على ١٢ ألف استجابة، بعض المشاركين أرادوا الحفاظ على الموقع خالياً ولكن فكرة عدم البناء لم تؤخذ في الاعتبار كاقترح جاد (الشكل رقم ٨,٥٠).

وقد تابعت شركة تطوير مانهاتن السفلى LMDC وهيئة الميناء مع الشركات المختارة المهمة بعمل تصميم للموقع، وتسلموا ٤٠٦ طلباً لعدد سبع فرق وتم اختيارها بناءً على مواهبها البارزة وسمعتها. وكانت مسؤوليتها هي خلق رؤية سامية للموقع، وقد تم عرض تسع خطط أمام الجميع مما جذب ما يزيد على مليون زائر، وبعد التحليل النوعي والكمي من جانب شركة تطوير مانهاتن السفلى، وهيئة الميناء، وعدد من المستشارين فإن العدد قل ليصبح اثنين أولهما مخطط ميموري فونداشنز لاستديو دانيال ليسكند Memory Foundations scheme of Studio Daniel Libeskind والآخر هو مركز الثقافة العالمي وصممه ثينك THINK World Cultural Center designed by وهو فريق يقوده شينجرو بان Shingeru Ban وفريدريك شوارتز Frederick Schwartz وكين سميث Ken Smith ورافايل فينولي Rafael Viñoly. وقد اختار عمدة نيويورك وحاكم الولاية خطة استوديو دانيال ليسكند باعتباره الفائز في فبراير عام ٢٠٠٣م وذلك بعد استبعاد هيئة التحكيم اقترح فريق ثينك THINK.

وكان فريق ثينك THINK قد اقترح بناء مجموعة من المرافق حول أو على أنقاض برج مركز التجارة. وهيكلين على هيئة مشبك مفتوح في تصميمهم تخلقان قاعدة لارتفاع أبراج الثقافة، ومركز النقل قد وضع بين الأبراج، وكان الاقتراح بأن ترتفع الأبراج من بركة مياه كبيرة عاكسة والتي ستسمح للضوء بأن يخترق بشكل جزئي لمنطقة التقاء العبور والبيع بالتجزئة. واقترح كذلك المحلات لكل من منطقة الالتقاء وكذلك مستويات الشارع لتتصل بها وتقوم بدور ربط مع المجتمع المحيط، وعدد من المباني المميزة سيصممها معماريون مختلفون: نصب تذكاري، ومتحف مفسر لأحداث ١١ سبتمبر، ومركز للفنون التعبيرية، ومركز مؤتمرات عالمي، ومسرح مفتوح، ومدرجات للمشاهدة، ومبانٍ عامة للدراسة في الآداب والعلوم، وثمانية مبانٍ مكاتب متوسطة الارتفاع، وفندق على محيط الموقع. كل ما سبق تم إدراجه في البرنامج كاستجابة لطلب السوق.

أما تصميم ليبسكيند Libeskind (بمشاركة جاري هاك Gary Hack وهارجرافيس Hargreaves ومشاركيهم) فهو مختلف عن مركز التجارة العالمي الذي كان يشبه الجزيرة المرتفعة فوق النمط الشبكي لمانهاتن. فقد ترك جزءاً من الحائط طينياً مكشوفاً كرمز للقوة متضمناً متحف النصب التذكاري وحيزات

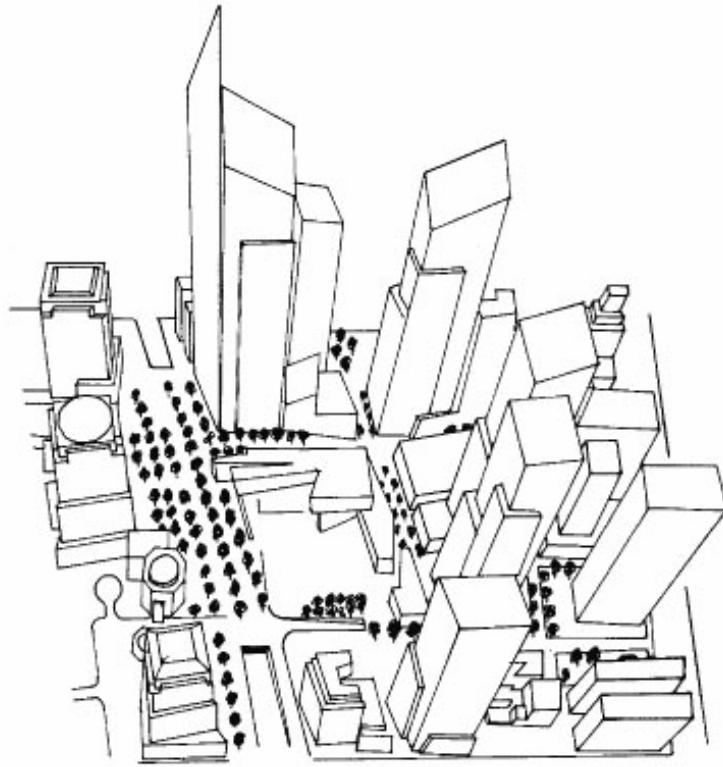


الشكل رقم (٨,٥٠). مستوى الصفر: موقع مركز التجارة العالمي في مايو ٢٠٠٤م.

ثقافية و ١٧٧٦ قدماً (٥٤١م) حيث طول برج الحرية Freedom Tower وطرفه المدبب المرتفع (في الشكل كصدى لتمثال الحرية Statue of Liberty) باعتباره عنصراً مميزاً في إلقاء الضوء على العمل الإرهابي في خط سماء نيويورك وكذلك حيزات الأنشطة المتنوعة في الأسفل.

والخطة الرئيسة المنقحة قد تم تقديمها للجمهور في سبتمبر عام ٢٠٠٣م (انظر الشكل رقم ٨,٥٠) وقد تضمنت حيزاً تجارياً مكتبياً، وتجارة تجزئة متطورة، وتم دمجها مع شبكة النقل والفراغات العامة والمتنزه الجديد. وهذا الاقتراح الجديد استبدل مساحة ١,٣٤ مليون متر مربع من الفراغات في ستة مبانٍ مع مليون متر مربع لخمس مبانٍ بالإضافة إلى مليون متر مربع آخر لفراغات التجزئة، ونفس المساحة لفراغ مركز المؤتمرات بالإضافة إلى متحف ١١ سبتمبر. ويشكل النصب التذكاري مركز التكوين الكلي. وأقيمت مسابقة مفتوحة جذبت عدد ٥٢٠١ مشتركاً من المحترفين والعامة. وتراوحوا من تخفيض البرجين التوأم، إلى إحياء المخططات الكلاسيكية، إلى المتنزهات.





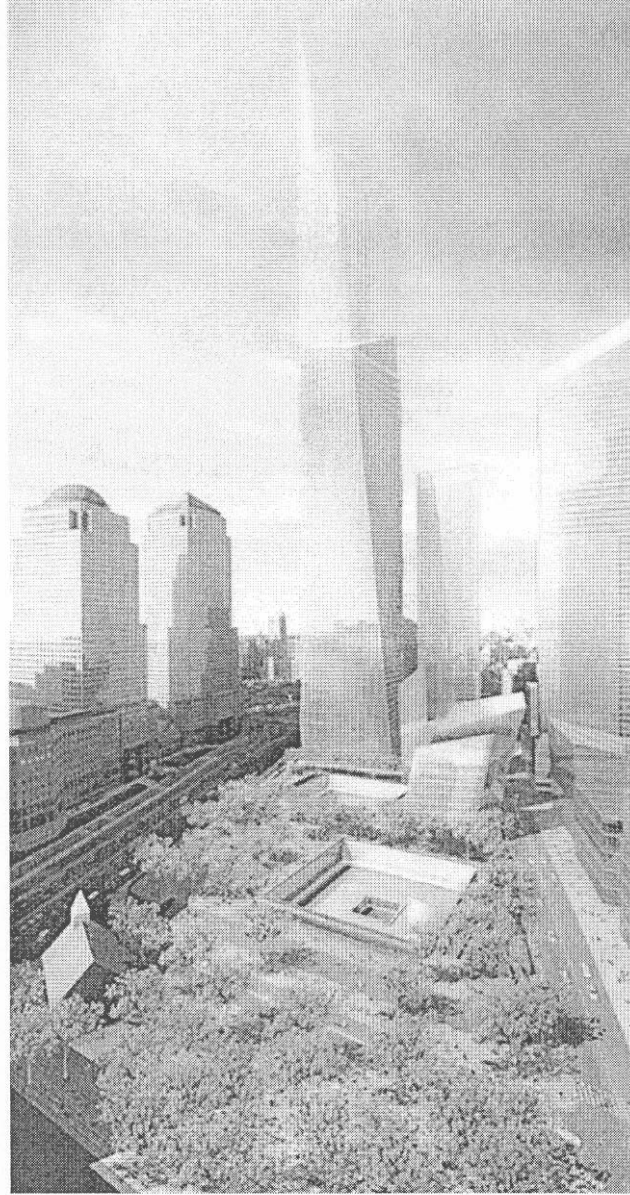
Drawing adapted from various sources by Munir Vahanvati

الشكل رقم (٨,٥١). الخطة الرئيسة المعدلة لأستوديو لبيسكيند Libeskind.

ويخلد النصب التذكاري أرواح الذين فقدوا في انفجار ٢٦ فبراير ١٩٩٣ م بالإضافة لهؤلاء الذين فقدوا في ١١ سبتمبر ٢٠٠١ م ، والتصميم الفائز هو "الغائب العاكس" فقد اختير عن طريق هيئة التحكيم والتي رأسها فارتان جريجوريان Vartan Gregorian المدير السابق لمكتبة نيويورك العامة وشملت أيضاً مايا لين Maya Lin ، وإنريكي نورتن Enrique Norton ، ودافيد روكفلر David Rockefeller ، ومن قبل مايكل أراد Michael Arad مصمم بهيئة إسكان مدينة نيويورك وكان يساعده بيتر واكر Peter Walker مصمم تنسيق مواقع شهير. والتصميم مكون من حوضين كبيرين شاغرين مع وجود منحدرات حولهما وتتضمن آثار البرجين التوأم. ويوجد النصب التذكاري وسط مساحة من الأشجار النفضية التي تطرح أوراقها سنوياً، حيث يتجدد الورق كل ربيع وكأنه يرمز إلى بعث الروح من جديد لمدينة نيويورك. وتصميم والكر ألقى الضوء على المبنى الثقافي الذي كون جزءاً من المشروع الأصلي للييسكيند. ومعماريون آخرون سوف يصممون عناصر أخرى للمخطط ككل (الشكل رقم ٨,٥٢).

سانتياجو كالاترافا Santiago Calatrava الذي تم اختياره بشكل فردي من قبل هيئة الميناء وعن طريق مستشارين عندهم القدرة، واستجابوا لطلبات أوراق اعتماد هذا الشخص الذي صمم مبنى الباس PATH، والذي تكلف ٢ بليون دولار أمريكي. هذا التصميم عبارة عن أجنحة عالية وكاتدرائية مثل الفضاء. وهو يمثل كلاً من العمارة كفن سامي والعمارة كمهارة هيكلية، فهي مثل النصب التذكاري مختلفة جداً مقارنة بتصميم مشروع

لييسكند Libeskind الفائز بالمسابقة. فعلى سبيل المثال هو جسم طليق في الفراغ أكثر من كونه مبنى متصل بغيره ليصنع خط الشارع. وسوف يتم ربطه بمحور عبور جديد صممه المعماري الإنجليزي عالي التقنية نيكولاس جريمشو Nicholas Grimshaw ونأمل من وراء محور خطوط العبور هذا أن يدفع التطويرات المجاورة بقوة في طريق تجديد المحطة المركزية الكبرى Grand Central Station في وسط مانهاتن.



Courtesy of the Lower Manhattan Development Corporation

الشكل رقم (٨,٥٢). المشروع مع النصب التذكاري في المكان المقترح في عام ٢٠٠٤م. باتري بارك سيتي على اليسار.

الكثير قد تغير ومستمر في التغيير فبينما كان ليسكيند لا يملك الخبرة في مجال تصميم ناطحات السحاب نجد أن حاكم ولاية نيويورك جورج إ. باتاكي George E. Pataki والمقاولين أصرّوا على أن تعمل شركته مع دافيد م. تشيلدس David M. Childs من SOM وهو خبير في تصميم مباني المكاتب. والعمل باستقلالية لكل من ليسكيند Libeskind ومعه جاي نورديسون Guy Nordeson وتشيلدس Childs أنتج عدداً من التصميمات تضمنت برجاً بارتفاع ٢٠٠٠ قدم ومع ذلك فقد أُجبر عن طريق باتاكي Pataki على أن يتبنى جزءاً من أفكار ليسكيند. ويعتبر تصميم برج الحرية الآن أكثر ضخامة منه في التصميم الأصلي ويبدو أن نتيجة التعاون قد قوبلت بالقبول بشكل معقول، فالبرج الآن يتكون بشكل أساسي من مبنى مكاتب نوعي يضم ٧٠ طابقاً كما هو مخطط أن يكون ارتفاعه ١٥٠٠ قدم.

وبعد كل الدعاوى القضائية والمتعلقة بمستحقات التأمين وصاحبها هو لاري أ. سيلفرستاين Larry A. Silverstein والذي حصل على عقد إيجار للموقع لمدة ٩٩ عاماً وذلك فقط قبل تدمير البرجين بنحو ستة أشهر، وبعد المعارك القضائية ومسابقات التصميم العالمية. عملية فوضوية - وإن كانت تبدو مختلفة - بعد كل هذا يبدو أن التصميم النهائي قد ظهر، وهناك تركيبة من القيود مثل:

١- برج الحرية سوف يأخذ مكان برجي مركز التجارة ضمن خط سماء نيويورك.

٢- محطة قطار متعددة المستويات.

٣- متنزه عام ونصب تذكاري لضحايا هجوم ٢٠٠١م.

بالإضافة إلى أربع كتل متجاورة بالمدينة قد خصصت لتكون أبراجاً مكتبية. وهذا التصميم يفتح الموقع على مناظر جميلة مثل نهر هدسون Hudson River وحديقة وينتر Winter Garden الخاصة بباتري بارك سيتي Battery Park City. وبخلاف باتري بارك سيتي فإن الموقع مصمم على أساس أنه سلسلة من الأجسام المعمارية في الفضاء كمقابل لنمط بناء الشارع لمدينة نيويورك.

أي نوع من التصميم العمراني يمكن أن يكون في هذا التطوير الجديد؟ هل هو تصميم حضري في جميع الأحوال؟ بالنسبة لاقتراح مجموعة ثينك THINK فإنه يعتبره وبكل وضوح تصميم قطعة واحدة، أما بالنسبة لتصميم استوديو ليسكيند فهو يعتبره وبشكل جزئي تصميمًا عمرانيًا كقطعة واحدة مع بعض المركبات التي صممها آخرون وركبت بشكل مستقل، ويمكن كذلك اعتبارها مشروعاً تم تركيبه في بناء حضري موجود بالفعل مع طرق النقل التي تربط مترو الأنفاق وطرق القطارات بالضواحي والعبارات والطرف الجنوبي لمانهاتن. فالفكرة في أن ما كان ذات يوم مشروع تصميم حضري عام يبدو وأنه قد تحطم إلى أجزاء صغيرة، ولهذا وفي بعض الطرق نجد التصميم يتضمن المكونات وكأنها بنى منفصلة تبعاً للخطة الرئيسة الخاصة باستوديو ليسكيند ولكنها تخضع فقط لقوانين البناء في نيويورك.

كم مقدار التغير الذي سوف يلم بالتصميم ما بين الآن وحتى تاريخ إتمام المشروع، فهذا أمر مفتوح وقابل للتخمين، فالتصميم الحالي يمكن اعتباره مختلفاً عن مشروع ليبسكيند الفائز في فبراير عام ٢٠٠٣م بإرشادات التصميم التي عرضها ليبسكيند والمصمم العمراني جاري هاك Gary Hack في نوفمبر عام ٢٠٠٣م، كانت تتضمن قوة ملزمة ولو صغيرة مما جعل العملاء الأربع الكبار يوافقون عليها، لذلك فإن النصب التذكاري وبرج الحرية ومسار المحطة، إلخ. يمتضي في ملكهم مربوط فقط بالشوارع والمباني الجديدة والتي نفذت كجزء من المشروع، فالرغبة ألا يكون الأمر تعاونياً أو مشتركاً مثل مركز روكفلر وكما هو شائع عن المكان العمراني الذي سيتم إنجازه.

### المراجع الرئيسة Major References

- Forgey, Benjamin (2004). World Trade Center plans, rising above the squabbles. *Washington Post* (Sunday, 18 April): 1.
- Goldberger, Paul (2003). *Up from Ground Zero: Politics, Architecture and the Rebuilding of New York*. New York: Random House.
- Knack, Ruth (2003). Up close at the World Trade Center. *Planning* 69 (4): 11-13.
- Libeskind, Daniel (2004). *Breaking Ground*. London: John Murray.
- Stratis, William (2004). *World Trade Center – Memorial and Reconstruction Plans*. Corte Madera, CA: Ginko.

### المناطق: التجديد العمراني

#### Precincts: Urban Renewal

العديد من التصميمات العمرانية الكلية مثل باربيكان Barbican أو مركز روكفلر Rockefeller Center يمكن أن تصنف على أساس أنها مشاريع تجديدية حضرية، ففي الستينيات كان هناك وبكل تأكيد الكثير من مشاريع تصفية الأحياء الفقيرة و الكتل السكنية الضخمة، فالأمر هنا يتعلق بالمشاريع التي تتضمن التطوير كقطعة واحدة لمكان حضري موجود بالفعل تحت رعاية أو مسئولية أحدهم دون تدمير كلي، وبصفة عامة فإن مثل هذه العمليات من التجديد العمراني تتضمن الاقتناء الاختياري للممتلكات عن طريق الوكالة البلدية مستخدمة سلطة الحكومة في هذا المجال البارز، وهو تجميع القطع الصغيرة لتصبح قطعاً كبيرة ثم يتم بيعها لعدد من مطوري العقارات من أجل إعادة التطوير تبعاً لخطط إرشادية محددة. ومع ذلك وفي بعض الأحيان فإنه يمكن أن يكون مقاول عقارات خاص هو الذي نظم جميع المواقع.

سلطة الحكومات لقيادة مثل هذه الأنشطة تختلف من بلد لآخر، فالكثير يعتمد على القوانين التي تحدد كيفية امتلاك الأرض وكيف يمكن اكتسابها، ففي الدول الديمقراطية سلطة الحكومة لاكتساب الأرض مقيدة جداً بواسطة القانون ولكن في الدول الاستبدادية فهي مطلقة. وفي كثير من الأماكن التي تتبع سياسة عدم التدخل يسودها موقف إيجابي تجاه التطوير. ومع ذلك فإن المثاليين الحاضرين هنا يمثلان جهوداً منظمة ومهمة من أجل تعزيز جودة المناطق العمرانية.

الحالة الدراسية الأولى هنا هي مشروع مبنى ضخّم والحالة الدراسية الثانية هي تحسين وتطوير ضاحية تقليدية بقلب المدينة التجاري. الحالة الأولى وهي مركز تشارلز Charles Center في بالتيمور ، وهو عملاً هام ليس فقط لأنه يظهر ما يمكن عمله في المدن الأمريكية وقت الأزمات ولكن أيضاً مهم باعتباره عملاً له تأثير محفز كبير على تطوير مركز بالتيمور ، وبالنسبة للحالة الثانية وهي جليندال Glendale في كاليفورنيا فهي تظهر ما يمكن أن ينجزه شخصان متمسكان برؤية يمكن تحقيقها وعندهما القدرة والعزيمة لدفع العمل إلى الأمام حتى يتم إنجازه. وهذا أيضاً جزء من ظاهرة أكبر.

الكثير من العواصم خلال الربع الأخير من القرن العشرين اكتسبت خبرة تطوير الضواحي الجديدة سواء في قلب المدينة أو على أطرافها (Garreau, 1991). هذه التطويرات دفعت بالتغيرات إلى الوصول معتمدة على الطرق السريعة الجديدة بشكل خاص ، أيضاً نظم قطار الأنفاق ، والآن كما يعتقد البريد الإلكتروني. بعض منها مما تضمن إعادة تطوير شوارع التسويق بالضواحي إلى مراكز رئيسية (على سبيل المثال بيتسدا Bethesda ، وميريلاند Maryland ، و والنت سريك Walnut Creek في كاليفورنيا) و البعض الآخر رأى أن تكثيف مراكز التسوق الموجودة بالضواحي حتى تصبح لديها خواص الاستعمالات المختلطة ، أو حتى نفس كثافة المراكز الموجودة في قلب المدينة التجاري وتعتبر جليندال مثلاً للتحويل كقطعة واحدة من مركز ضاحية متدهور إلى مركز قلب مدينة حيوي .

### المراجع الرئيسة Major References

- Frieden, Bernard J. and Lynne B. Sagalyn (1991). *Downtown, Inc.: How America Rebuilds Cities*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Garreau, Joel (1991). *Edge Cities: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.
- Melnick, Scott (1987). The urbanization of the suburbs. *Building Design Construction* 28 (3): 70–7.

### حالة دراسية Case Study

مركز تشارلز، بالتيمور، ميريلاند، الولايات المتحدة الأمريكية: إعادة تطوير وسط المدينة (١٩٥٤ - ١٩٧٠م)

Charles Center, Baltimore, Maryland, USA: A Central City Redevelopment (1954–70)

إنه من الصعب أن نتخيل كيف أن التطويرات الأخيرة مثل الميناء الداخلي (من عام ١٩٦٨م حتى وقتنا الحالي ، انظر الشكل رقم ٨,٧٢) وحتى ملعب البيسبول الأخير (١٩٨٨م) كان يمكن أن تحدث بدون التطوير المبكر لمركز تشارلز Charles Center. فبحلول عام ١٩٩٤م كان نجاح مركز تشارلز هو الحافز لدفع التطويرات الأخرى وهذا معناه أنه لم يعد قلب بالتيمور مع قليل من التطويرات العمرانية هي التي يمكنها أن تدعى هذا النوع من النجاح. وهو أيضاً مثال لمشروع تجديد حضري لم يبدأ على الإطلاق بإزالة تامة للموقع وبعد ذلك إعادة بنائه من جديد.

و بالتيمور مثلها مثل العديد من المدن الأمريكية الأخرى وجدت نفسها تواجه منافسة قوية من مراكز الضواحي بدءاً من الخمسينيات وصاعداً. حيث تراجعت مبيعات المراكز التجارية في المدينة بنحو ١٠٪ في الفترة من ١٩٥٢-١٩٥٧ م. وكان هناك نسبة مماثلة لهذا التراجع في عائدات الضرائب. ومع ذلك فإن معدل إشغال المباني المكتبية كان كبيراً (٩٧٪) مما دفع باقتراح أن المنطقة تملك إمكانية التجديد إذا ما تم معالجة مشاكل شيخوخة البنية التحتية وتدهور المباني، فليس هناك مبانٍ جديدة قد تم بناؤها في مركز المدينة التجاري لمدة ٢٠ سنة.

وفي عام ١٩٥٤ م شكل مجتمع الأعمال لجنة من أجل بلدية مركز المدينة التجاري، وبعدها بعام لجنة بلدية بالتيمور الكبرى (GBC) Greater Baltimore Committee, Inc. وتم تأسيس مجموعة أعمال خاصة، هذه المجموعة دجت لتكون مجموعة تخطيط خاصة غير هادفة للربح وهي مجلس التخطيط للجنة بالتيمور الكبرى GBC. ثم أصبحت في الأساس مجموعة استشارية للتخطيط. وكونها مجموعة خاصة ومحلية ليس فقط جعلها تتخلص من المواجهات السياسية ولكن أيضاً جعلها على معرفة بالتيمور. أيضاً كان عندها قدر كبير من الطاقة، لم يكن لسبب آخر غير أنها ترى مستقبل الاستثمارات لأعضائها تحت الخطر، وقد استأجر مجلس التخطيط كلاً من الدكتور دافيد والاس David Wallace لاحقاً المسؤول الرئيس في فيلادلفيا شركة التصميم العمراني لوالاس، وماك هارج McHarg، وروبرتس Roberts، وتود Todd وذلك من أجل تطوير تصميم منطقة منحدرات مساحتها ٣٣ أكر/فدان (١٣ هكتاراً) في قلب بالتيمور، وتربط مناطق البيع بالتجزئة والمناطق المالية والمناطق الحكومية في المدينة، وقام الدكتور دافيد والاس بدوره بإحضار مجموعة أخرى من المستشارين مثل جورج كوستريسكي George Kostitsky ودينيس دوردن Dennis Durden.

وكانت لجنة بالتيمور الكبرى GBC على وعي بطبيعة عمل فيكتور جروين Victor Gruen في روتشستر Rochester، نيويورك ومقترحة في فورت ورت Fort Worth بتكساس (Gruen, 1964). والتصميم الأخير قد تكون من طريق دائري حول مركز المدينة مع أماكن انتظار سيارات (انظر الشكل رقم ٨،٥٣). لتكون حلقة خالية من السيارات ومخصصة للمشاة. وقد أرادت لجنة بالتيمور الكبرى شيئاً مماثلاً، ولكن مع إمكانية تنفيذه من الناحية المالية والسياسية. وقد تم الحصول عليها ولكن بمقياس أصغر.

وهدف فريق لجنة بالتيمور الكبرى لم يكن مجرد إعادة الحيوية للمباني التي سميت فيما بعد بمركز تشارلز ولكن أي تطورات تشجع الاستثمار في المواقع المجاورة، فالهدف كان امتلاك مشروع ضخم بما يكفي لامتلاك تأثير هام ولكن ليس مشروع بما يكفي لتلبية كل الطلبات الممكنة والتي ربما تتولد عن طريق البيئة الطبيعية المحسنة، وهذا التحسين يعني أن الوصول إلى مكاتب ومحلات وسط البلد لا بد أن يكون واضحاً وسهلاً، وأماكن لانتظار السيارات مناسبة لكل الجهات والمباني تكون حديثة وتبدو حديثة، وتقع المسؤولية القانونية لإنجاز الأهداف

المحددة للتطوير على عاتق وكالة التجديد العمراني ببالتي مور ، وقد أظهرت إعادة التطوير حاجة المشروع (I) لإشراف عدد من الوكالات الفيدرالية (الحكومة المركزية) ، ومع ذلك فإن المشروع يديره مكتب مديره هو ج. جيفرسون ميلر J. Jefferson Miller. وتطور إلى فريق إدارة مركز تشارلز والميناء الداخلي باعتباره مسئولاً عن تنسيق الأعمال التي تتم من خلال الوكالات الحكومية وأصحاب الممتلكات الخاصة. لقد كانت أول مرة تتواجد فيها مثل هذه المنظمة بالولايات المتحدة. وجاءت أفكار التصميم في الأساس من والاس Wallace.



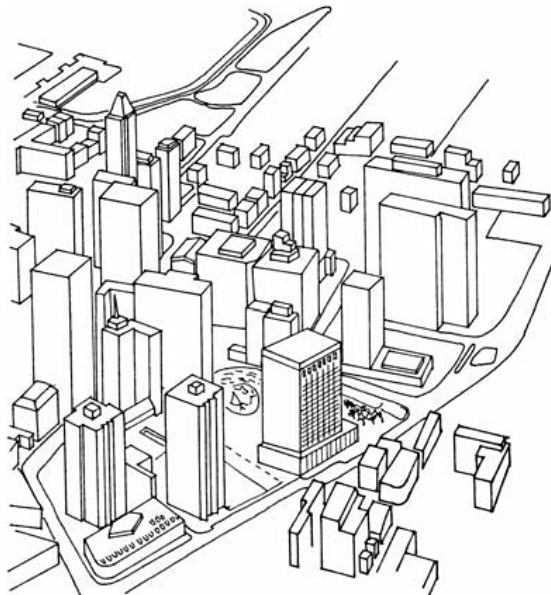
(ب)



(أ)

Source: *The Heart of Our Cities* by Victor Gruen; © 1964 renewed 1992 by Victor Gruen. Reprinted by permission of Simon & Schuster Adult Publishing Corp.

الشكل رقم (٨،٥٣). خطة فورت وورث من فيكتور جرين، ١٩٥٨م. (أ) منظر عين الطائر. (ب) منظر من مستوى الأرض.



Drawing adapted from various sources by Munir Vahanvati

الشكل رقم (٨،٥٤). الموقع قبل التنمية ويرى من الجهة الشمالية .

ولقد تم الاحتفاظ بخمسة مبانٍ هامة في الموقع (منها ثلاثة مبانٍ مكاتب، وفندق، ومكان انتظار للسيارات يمثل ٤٧٪ من القيمة المحددة للموقع)، وقد استمر العمل فيها بينما يتم تنفيذ إعادة التطوير. وبالنسبة للجزء المتبقي من الموقع فلقد تم تقسيمه إلى ١٦ قطعة أرض كبيرة بما يكفي لتتال إعجاب مطوري العقارات. ولكي يتم تجميع هذه القطع كان يجب أن يكون هناك ١٤٨ مالكاً منفصلاً يمتلكون ٢١٦ قطعة أرض مختلفة، وكذلك ٣٥٠ عمالاً تشتمل على ٨٧٨٩ وظيفة كان لابد أن تنقل. وبعض المنظمات انتقلت إلى مبانٍ أخرى بالموقع ثم بعد ذلك رجعت إلى المباني الجديدة، وبالنسبة للبعض الآخر مثل المساكن العصرية لم يكن لها تواجدٌ بالموقع (الشكل رقم ٨,٥٤).



Drawings adapted from Uthman (1972) by Thanong Poonteerakul

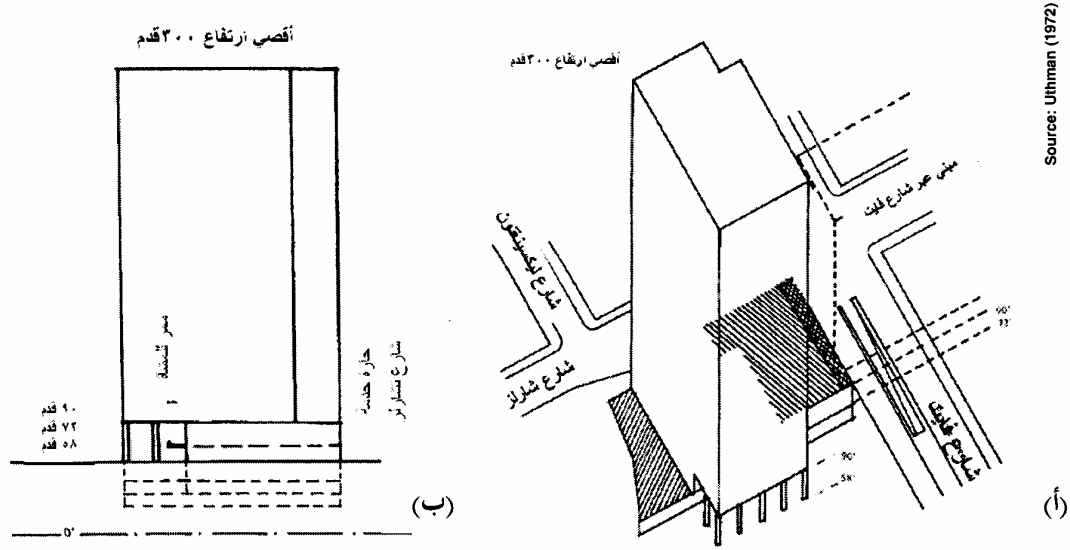
الشكل رقم (٨,٥٥). خطة الموقع لمركز تشارلز. (أ) المقترح لعام ١٩٥٧ م. (ب) الموقع كما تم تطويره عام ١٩٧٢ م.

والموقع تم شطره إلى نصفين بشارع فاييت Fayette (ولاحقاً تم إقامة جسر بشكل جزئي وطابق لجعل المبنيين الكبيرين متصلين ليكونا أساس التصميم). وكان التصميم الأصلي عام ١٩٥٧ م واضحاً فيه الحداثة وهذا متمثل في حجم المتنزهات والساحات (انظر الشكل رقم ٨,٥٥) ولكن تصميم عام ١٩٧٢ م (انظر الشكل رقم ٨,٥٥ ب) كان كثيفاً جداً. وتم عمل ٤٠ تغييراً، جميعها وافق عليها مجلس المدينة، وتم إضافتها إلى الفكرة التصميمية الأصلية والقائمة إلى حد كبير على فهم أشمل لسوق العقارات.



ومكونات الموقع كانت مرتبطة بواسطة ممر مشاة معلق skyway والذي أمكن إقامته نتيجة انحدار الموقع والبالغ ٦٠ قدماً (١٨م). وفي الوقت نفسه تم بناء المباني على حد الملكية على خط الشوارع بحيث أصبح مركز تشارلز عبارة عن جزيرة متكاملة مع المناطق المحيطة به، وتم التخلص من المواقع بعدة طرق: منافسة معتمدة على أوراق اعتماد فريق العمل، ومنافسة على سعر الأرض، والبيع عن طريق التفاوض وكذلك التفاوض على الإيجار، وكل موقع لديه الخطوط الإرشادية والضوابط وقد كتبت في قسم من خطة قانونية بعنوان "السيطرة الجمالية والموافقة على الخطط والمواصفات" (Baltimore Urban Renewal and Housing Agency, 1959). ونصت الضوابط على استعمال المبنى، والكتلة و الارتفاع الأقصى لكل تطوير (انظر الشكل رقم ٨,٥٦ لكتلة واحدة هامة). فيحتوي على بعض من المرونة من حيث تعديل حدود الموقع ولكن ذلك لم يسمح من حيث الارتفاع والكتلة. وأصبحت هذه الضوابط أساساً لاتفاقات محددة مع المطورين الفرديين، ففي الترتيبات التفاوضية العديد من التغييرات قد حدثت ولكن القليل حدث بالنسبة لمسابقات التصميم، فالكثير اعتمد على قرارات مجلس المراجعة المعماري.

ولقد تم اختيار أول مبنى مكاتب عن طريق المسابقة. وكان الهدف هو الحصول على معماري مشهور عالمياً لتصميم المشروع وذلك لتحديد مستوى عال، وكان المشروع الفائز من ستة مشاريع هو الذي اقترحه مكتب متروبوليتان ستركتشر Metropolitan Structures من شيكاغو، وكان المعماري لودفيج ميس فان دير رو Ludwig Mies van der Rohe قد حدد التطورات بعدد من الطرق: من خلال مسابقة التصميم والمراجعة، ومن خلال استبدال مستأجري الموقع، وعن طريق الوكالات الحكومية أو من قبل مالك البناية. وهي تتضمن مجموعة متنوعة من أنواع المباني - الفنادق والمساكن - ولكنها كانت بشكل رئيس هياكل تجارية. والبناء الأكثر مغامرة كان مسرح الميكانيكا، يجلس فيه ١٨٠٠ شخص، وقد تم تصميمه من قبل جون جوهانسن John Johansen.



Source: Uthman (1972)

الشكل رقم (٨, ٥٦). غلاف التحكم على مبنى في ركن من أركان شارعي فايت وتشارلز. (أ) أيزومتري من الشمال الغربي. (ب) منظر من الغرب.

وبحلول أواخر الستينيات أصبح مركز تشارلز مكتمل البناء بشكل كبير، ومساحته كانت ١,٨ مليون قدم مربع من حيزات المكاتب، و ٨٠٠ غرفة فندقية، ومسرح الميكانيكا، و ٣٦٧ وحدة سكنية، و ٤٠٠٠ موقف للسيارات وارتفع عدد الوظائف إلى ١٧,٠٠٠ وظيفة حسب الطلب على التسوق، وربما كان النجاح الأعظم هو أن ٩٣٪ من الأعمال في مركز تشارلز قد تم نقلها بدون تصفية. والمشروع، كما كان منشوداً منه قد خلق نمواً كبيراً حوله - عمارات سكنية ومكاتب. واحدة من الشركات التي خسرت المسابقة على التصميم الأصلي للمبنى ببساطة عبرت الطريق وأقامت مبنى لنفسها. إن العملية التي تم تنفيذ مركز تشارلز بها تظهر كيف أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إعادة التطوير يمكن أن تتحقق. ولكن للأسف لم تتعلم بالتيمور من مركز تشارلز الكثير كما كان يجب وذلك لأن بعض التجاوزات التنموية التي حدثت في الثمانينيات وأوائل التسعينيات قد أدت إلى تشييد المباني التي كانت ومازالت مشغولة في ذلك الوقت (الشكل رقم ٨, ٥٧).

وعلى الرغم من بقاءه سليماً منذ ٤٠ عاماً، إلا أن المخطط قد عدل بعدد من الطرق منذ اكتماله، فالنقطة الأضعف في التصميم كانت نظام الطرق المعلقة، فبعض الأجزاء التي كانت نادراً ما تستعمل قد تم هدمها، ومع ذلك يبقى الطريق الأكثر كفاءة في التحرك حول الموقع، ولكن الكفاءة ليست بالضرورة ما يبحث الناس عنه في تحركهم حول مركز المدينة ما لم يكونوا سائقين! فالناس يفضلون السير على مستوى الأرض حيث الحياة في المدينة. وهناك تغييرات أخرى قد حدثت أيضاً، فقد هدم قسم من المبنى الذي يمتد بشارع فايت وأعيد تصميم الثلاث ساحات وكان الهدف من ذلك هو تحسين مرافقها واستعمالاتها. والجزء الأقوى في المخطط هو نجاحه المالي؛ فترتيب سندات المدينة قد ارتفع من A إلى A1، أما كعمل معماري فقد كان منتجاً قوياً في وقته، وحصل والاس من الرابطة الأميركية للتخطيط على وسام القيادة المتميزة في عام ٢٠٠٣م.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٨،٥٧). مركز تشارلز كما تم تطويره. (أ) منظر عين الطائر من الشمال. (ب) هويكنز بلازا في عام ١٩٩٣ م ، جزء من نظام الطريق المعلق يمكن أن نشاهده على اليمين.

## المراجع الرئيسة Major References

- Baltimore Urban Renewal and Housing Agency (1959). *Charles Center Urban Renewal Plan*. Baltimore: The Agency.
- Blumberg, Andrew (2003). *Big Dreams, Great Vision*. Johns Hopkins Professional Studies Web Edition.
- Millsbaugh, Martin, ed. (1964). *Baltimore's Charles Center. A Case Study in Downtown Development*. Washington, DC: The Urban Land Institute.
- Uthman, Fuad A. (1972). Charles Center, Baltimore: a case study of architectural controls through mandatory design review with an examination of architectural controls within the urban renewal process and through regulation. Philadelphia, PA: Unpublished doctoral dissertation, University of Pennsylvania.
- Wallace, David (1964). The planning process. Baltimore's Charles Center – a case study of downtown renewal. *ULI Technical Bulletin 31*. Washington, DC: The Urban Land Institute.
- Wallace, David (2004). *Urban Planning/My Way*. Chicago, IL: American Planning Association.

## حالة دراسية Case Study

وسط جليندال، كاليفورنيا، الولايات المتحدة الأمريكية: ضاحية وسط المدينة التقليدية قد تحولت إلى حد

المدينة ( ١٩٧٥-١٩٩٠م، ١٩٩٤م إلى الوقت الحاضر)

Central Glendale, California, USA: A Traditional Suburban Downtown Turned Into an Edge City (1975-90, 1994 to the Present)

تعتبر جليندال إحدى ضواحي لوس أنجلوس وتقع عند قاعدة جبال فيردوجا Verduga Mountains. ويبلغ عدد سكانها حوالي ٢٠٠ ألف نسمة، وتقع المنطقة الوسطى على طريق براند Brand Boulevard و قبالة طريق فينتشورا السريع Ventura Freeway الذي يربط تلك المنطقة بالمناطق الأخرى. البولفار هو طريق واسع تجري فيه السيارات والترام معاً نحو مركز المدينة. وقد طور ليزلي كارلتون Leslie Carlton هذا الطريق في العشرينيات وكانت تصطف عليه مبانٍ متعددة الاستعمالات بارتفاع من اثنين إلى ثلاثة طوابق والتي قد تدهورت بكثرة في الخمسينيات والستينيات بسبب عدم وجود روح المبادرة وغياب ملاك العقارات. وانخفضت قيمة الأرض إلى أقل من ستة دولارات أو سبعة دولارات للقدم المربع، فأصبحت القيمة الكلية لأراضي منطقة الأعمال المركزية Central Business District تتناقص من ٣١,٢ مليون دولار في عام ١٩٥٠م إلى ٢٠ مليون دولار في ١٩٧٠م على الرغم من التضخم، وذلك رغم أن جليندال مدينة غنية نسبياً. وكانت وكالة إعادة تطوير المدينة قد تأسست في عام ١٩٧٢م. وتلقى عملها دعماً قوياً من مجلس المدينة؛ وعضوية مجلسها تتكون من أعضاء المجالس! وعلى الرغم من المعارضة القوية من قبل المواطنين (باسم المشاريع الخاصة) لمشروع إعادة تطوير وسط مدينة جليندال واستخدام سلطة المدينة في الاستيلاء على الأرض بغرض المنفعة العامة، فإن الوكالة تحركت إلى الأمام. ويبدو أن المبادرة قد استقرت بين مجموعتين: مجموعة جيم رز Jim Rez مدير المدينة والمدير التنفيذي لوكالة إعادة تطوير جليندال، ومجموعة سوزان ف. شيك Susan F. Shick نائبة، لعملية زرع من الساحل الشرقي، وقد كان مجلس المدينة هو الراعي الرسمي لإعادة أعمار جليندال.

والمدينة استخدمت سلطتها في الاستيلاء على الأرض لتجميع موقع مساحته ٢٠ أكر / فدان (٨ هكتار) على شارع كولورادو Colorado Street ، والذي يمتد عبر طريق براند في النهاية الجنوبية من مركز منطقة الأعمال في جليندال ، أما بالنسبة لجليندال جاليريا Glendale Galleria فهو مركز التسوق الرئيس. وكحافز للتطوير فقد اتخذت المدينة إجراءين وهما :

١- أنها بنت ٤٤٠٠ موقع لانتظار السيارات.

٢- أنها خلقت زيادة ضريبية لتمويل المنطقة.

وقد شجعت هذه الإجراءات المطور العقاري شركة جون س. جريفث John S. Griffith والتي سميت بعد ذلك دوناهو سكربرنر Donahue Schribner لبناء جاليريا واعتبارها مركزاً للتسوق. وقد تم بناؤها عام ١٩٧٦م. هذا وقد اعتبرت جاليريا Galleria حافزاً للآخرين من أجل التنمية وقد أصرت الشركة على أن المطورين التاليين و معماريهم يجب أن يلتزموا بالخطوط الإرشادية وذلك للمحافظة على مستوى عال من الجمال والحفاظ على البيئة المحيطة في المنطقة ، فزيادة الضرائب تذهب إلى وكالة إعادة التطوير ففي عام ١٩٨٥م كان ٥.٥ مليون دولار. وهذا المبلغ يمكن أن يرفع بنسبة ٨ : ١ في سوق السندات لتمويل المشاريع العامة في منطقة وسط المدينة. وهذا يعني أن العائد من ضرائب المبيعات يمكن أن ينفق على ما تبقى من جليندال.

إن الدراسة الخاصة بمنطقة الأعمال المركزية CBD والتي بدأها ريز Rez عام ١٩٧٥م قد أدت إلى وضع خطة لتنشيط وإحياء طريق براند. وقد بدأت وكالة إعادة التطوير في الحصول على الأرض بشدة لإعادة التطوير المحتملة ، وقد جذب الموقع بنايات مكاتب جديدة والتي تم الشروع في بنائها في النهاية الشمالية من طريق فينتشورا السريع ، أما في الطرف الجنوبي فقد تم بناء جاليريا ٢ Galleria 2 وقد أثبتت انها حققت نجاحاً باهراً. وأدت هذه النجاحات إلى توظيف مجموعة إيلس المعمارية ELS Architects من بركلي لكي تطور تصميماً تصورياً و الخطوط الإرشادية التصميمية لإنجازه. وقد تلقت مجموعة إيلس في عام ١٩٨٦م جائزة التصميم من مجلة بروجرسف أركيتكتشر Progressive Architecture عن عملها في جليندال.

ومن خلال سلسلة من ورش العمل العامة قامت مجموعة إيلس المعمارية مع هيئة إعادة تطوير جليندال في تحديد ١٠ أهداف للمنطقة ، وهذه الأهداف هي : خلق الهوية لمنطقة وسط المدينة ، وتشجيع الاستخدامات المختلطة ، وتعزيز المرافق الثقافية ، وتشجيع حركة المشاة ، وخلق فراغات مفتوحة ، والتحكم في حركة المركبات ، والترويج لاستعمال العبور العام ، وتوفير مجموعة واسعة من فرص التنمية ، وخلق التنمية الاقتصادية السليمة ، وزيادة القاعدة الضريبية للمدينة ، وربما وقبل كل شيء ، كان الهدف هو إعطاء الترابط البصري للتطوير ، وقد أنتجت مجموعة إيلس الخطة التصورية (انظر الشكل رقم ٨,٥٨) و الخطوط الإرشادية للتصميم

(انظر الشكل رقم ٨,٥٩ على سبيل المثال) والذي من شأنه أن يحقق الغايات المحددة. ووكالة إعادة التطوير قد خلقت خطة إستراتيجية لتسويق المنطقة.

وأصبح التصميم التصوري هو خطة التحكم في التطوير وذلك بالارتباط مع الخطة المفصلة ، والخطة قسمت وسط جليندال إلى ثلاثة قطاعات مع اعتبار طريق براند مثل العمود الفقري ، والطريقان الموازيان له من نظام الحركة الحلقي تقع عليهما أماكن انتظار السيارات ، وهناك مركز مالي رئيس قد طور في الثلث الشمالي من الطريق ، يتكون من مبانٍ مصرفية عالية وشركات إسكان مثل سيرز سافينج بنك Sears Savings Bank ، وأمريكان سافينج American Savings ، والبنك الأول بين الولايات و فالي ناشيونال بنك Valley National Bank. وهذه البنوك تتجمع حول ساحة تقع على طريق فينشورا السريع Ventura Freeway ، والثلث المركزي استعمال مختلط. متاجر بيع بالتجزئة ومكاتب وفنادق وإسكان جميعها تقع على طريق براند Brand Boulevard ومواقف السيارات خلفها ، وفي الشوارع المجاورة توجد منازل من طابق واحد تقع مقابلة لمواقف السيارات. هذه المنازل هي لمكاتب مهنية فضلاً عن المساكن وتعمل كحاجز بين إشغالات طريق براند والمناطق السكنية على الجانبين والمجاورة للقلب العمراني للمدينة. والثلث الجنوبي من المنطقة هي المنطقة الإقليمية للبيع بالتجزئة. وتضم المعارض ، والمتاجر الكبرى ، وعلى نطاق أصغر تجزئة المباني.



الشكل رقم (٨، ٥٨). التصميم التصوري لمركز جليندال.

## تعريف الفراغات المفتوحة

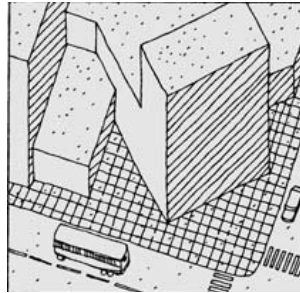
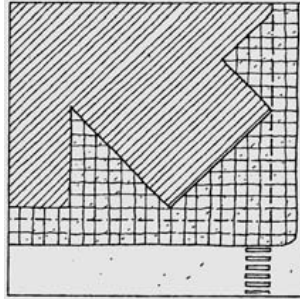
استخدام المباني، والأروقة و تنسيق المواقع لخلق حدود قوية و الإحساس بثلاثية الأبعاد لاحتواء المساحات المفتوحة في المناطق العمرانية والساحات.

## مناقشة

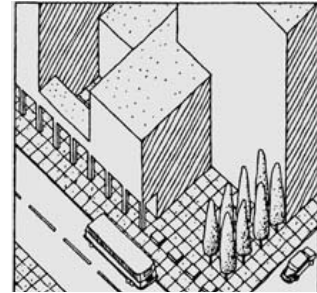
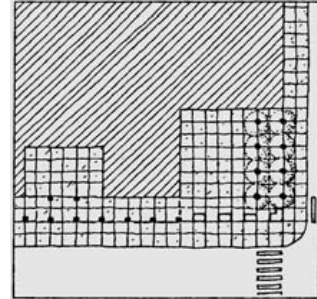
الفراغات المفتوحة والساحات و الأحواش في المدن تعرف بقوة حدودها، إذا كانت الحدود ضعيفة، تبدو الفراغات غير متبلورة أو عديمة التركيز. الشوارع وحدها لا تستطيع تحديد الفراغات المفتوحة في المناطق العمرانية. الفراغات المفتوحة الأكثر إبرازاً ونجاحاً هي تلك التي تُعرّف بشكل دقيق وصارم عن طريق واجهات المباني والأشجار المتقاربة وجدران الحدائق والأروقة وعناصر أخرى لها سمات قوية وهندسية واضحة. وهناك أمثلة للفراغات التاريخية الناجحة من هذا النوع وهي ميدان سان ماركو في فينسيا، ميدان روكفلر في نيويورك، ميدان يونيون في سان فرانسيسكو، ساحة أركو في لوس أنجلوس وميدان متحف الفن في مدينة لوس أنجلوس، فمن الصعب التفكير في أي من الفراغات العمرانية الناجحة التي فقدت هذا التعريف. في الحقيقة، يبدو أنه بدون هذا التعريف فإننا لا نتجه إلى الاعتراف بأن الفضاء موجود.

تعريف الفضاء والشاء ضمن الفراغات المفتوحة يمكن أن يُحقق عن طريق استخدام تنسيق المواقع والشوارع والمعالم المائية، النافورات وحمامات السباحة والمجاري المائية المحددة يمكنها الجمع بين زراعة النباتات والمناطق المرصوفة للتعريف البصري والوظيفي ولبث الحيوية في الفراغات المفتوحة في المناطق العمرانية.

## غير مرغوب فيه



## مرغوب فيه



## وكالة إعادة تطوير جليندال

الشكل رقم (٨,٥٩). مثال على الخطوط الإرشادية للتصميم في جليندال.

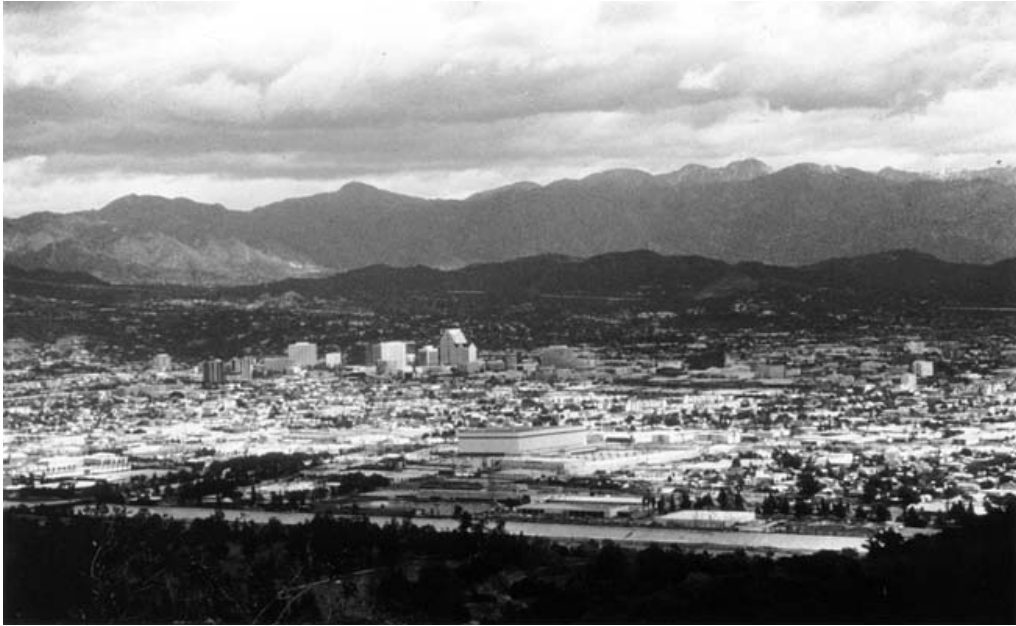


وهناك عدد من قضايا التصميم العمراني قد تم تقديمها. وتشتمل كيفية تعريف حدود الشارع، وكيف يمكن أن تكون الفراغات المفتوحة مطوقة، وكيف يمكن توفير الوقاية للمشاة، وكيف يمكن خفض الجزء الأكبر من تلك البنايات العالية بصرياً، وكيف يمكن تحسين زوايا الشارع، وكيف يمكن تجنب الواجهات الفارغة على مستوى الأرض. الخطوط الإرشادية استشارية بطبيعتها ولكنها أعطت سلطة إعادة التطوير قوة المساومة في التقييم واتخاذ القرار بشأن مقترحات التصميم، فهدف الحصول على تنسيق موقع عالي الجودة قد تم تأكيده طوال عملية التصميم والبناء. فطريق براند يظهرها اليوم (انظر الشكل رقم ٨,٦٠ ب). فقد وضعت معايير التصميم الأصلية سابقاً، لذا فإن عملية مراجعة التصميم لم تسمح بأي استثناءات رئيسة. مطورو العقارات ومعماريوها يعرفون هذا الوضع، لذا فإن مطالبهم بعمل أشياء على طريقتهم الخاصة كان قليلاً، فالتأخير في الحصول على الموافقة الخاصة باقتراحاتهم مكلف.

لقد حدث تطور كبير في جليندال في أواخر السبعينيات والثمانينيات. وبحلول منتصف عام ١٩٨٥م ارتفعت قيمة العقارات في وسط المدينة إلى ٤٧٠ مليون دولار (من ٩٩.٧ مليون دولار في عام ١٩٧٢م) و ٩٠٠٠ فرصة عمل جديدة قد خلقت، والطلب من أجل التنمية في جليندال ما زال مرتفعاً في الثمانينيات. والمنطقة عانت من التقلبات منذ ذلك الحين؛ لأن المنافسة من المناطق المحيطة بها قد ازدادت. ومع ذلك فإن هيئة إعادة التطوير في جليندال قد تحركت في وقت مبكر، وإلى حد كبير استحوذت على السوق.

كيف عملت الجهود المبذولة في جليندال؟ فاليوم طريق براند يعتبر وجهة ناجحة وهادئة ومريحة، وحية وآمنة. إن جاليريا Galleria كان من بين أنجح مراكز التسوق في الولايات المتحدة بين عامي ٢٠٠٠-٢٠٠٤م. وفي أوائل عام ٢٠٠٤م، قدم اقتراح آخر لبناء مركز للتسوق في المنطقة التي ستكون في منافسة مباشرة مع جاليريا إذا مضت قدماً. لذا ففي هذا المعنى أن عمل التجديد العمراني في جليندال كان ناجحاً للغاية.

والتجربة في جليندال تظهر عدداً من الأمور، فإن حفنة من الناس ذوي الأفكار التسويقية القوية يمكنهم تحقيق الكثير. ووضع خطوط إرشادية واضحة للتصميم، والمشتقة منطقياً، واستناداً إلى الأدلة العملية فهي أدوات قوية في المساعدة على تحقيق بيئة عالية الجودة، وزيادة التمويل الضرائبي يمكن استخدامه بشكل فعال لتوليد الموارد المالية اللازمة لتطوير، وقبل كل شيء، في بعض الحالات الاحتفاظ بالتصميم الجيد والبيئة العامة والمرافق، ولعل الأهم من ذلك كله هو تبسيط عملية الموافقة على تشجيع التنمية. هذه هي الدروس القوية. بعد تغيير حياة و تغيير أماكن. وخطط لا يمكن أن تكون ساكنة. وثمة تباطؤ في دفع مصادر جديدة للتنمية في إطار الإجراءات الجديدة لمدير التخطيط جون ماكينا John McKenna.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٨,٦٠). جليندال في ١٩٩٣م. (أ) خط السماء في جليندال. (٨,٦٠). (ب) بولفار (طريق) براند.

وفي عام ١٩٩٤م تم التعاقد مع ألكسندر كوبر Alexander Cooper من كوبر روبرتسون Cooper Robertson ومقرها في نيويورك، لوضع خطة إستراتيجية لجليندال على أساس نجاح الجهود المبذولة في باتري بارك سيتي، وعمله لشركة ديزني، والعميل في هذه الحالة هو المدينة و جليندال وشركاؤها، وائتلاف من مديري الشركات. وبعد مشاورات عامة كبيرة تم وضع خطة للمدينة. و ما يظهره هذا الجهد هو أن المدن في حالة تغير مستمر وفي حالة جيدة من الناحية الاقتصادية، والتصميم العمراني ليس عملية تتم دفعة واحدة. كجزء من عملية التنمية في المدينة كتصميم حضري فهو نشاط مستمر على النحو الموضح في الفصل الخامس.

### المراجع الرئيسة Major References

- Attoe, Wayne and Donn Logan (1989). Phoenix and Glendale: catalytic design is strategic. In *American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 106-17.
- Crooks, Cheryl (1985). Glendale's surprising rebirth. *Los Angeles* (July): unpaginated reprint.
- Glendale Redevelopment Agency (1986). Urban design information. Glendale: The Agency.
- Lewis, Sylvia (1996). Mr. Precedent. *Planning* 62 (8): 10-15.

### المناطق: الحرم الجامعية

#### Precincts: Campuses

العديد من تصميمات الحرم الجامعية والتي لا تعد ولا تحصى في النصف الثاني من القرن العشرين كانت عشوائية، والبعض منها مر بعدة انتقالات خلال فترة التسعينيات كما أن مديري الجامعات قد حاولوا أن تكون هذه الأماكن أكثر جذباً للطلاب (ولآبائهم الذين يدفعون لإرسالهم إلى هناك). والبعض كانت تصميمات حضرية كلية؛ وأخرى كانت تصميمات حضرية كقطعة واحدة. في بعض الأحيان يكون من الصعب القول. إن جامعة أوتونوما في المكسيك (UAM) Universidad Autónoma de Mexico (انظر الشكل رقم ٨، ٦١) مثال على ذلك.

تأسست أصلاً في القرن السادس عشر (١٥٥٠م)، و حرم UAM الحالي قد بني بين عامي ١٩٥٠-١٩٥٣م من قبل فريق التصميم برئاسة كل من خوسيه جارسيا فيلاجران José Garcia Villagran، وماريو باني Mario Pani، وإنريكي دي مورال Enrique del Moral. إنها تصميم أكثر أصولية وتحراً للمكان من جامعة فنزويلا المركزية Universidad Central de Venezuela حيث المباني المتعامدة الشاملة. إن تصميم المباني تضمن أكثر من ١٥٠ معمارياً ولكن النتيجة سواء تصميم حضري كلي أو كقطعة واحدة هذا يفتح النقاش على أساس التصورات سواء كانت حقاً فريقاً واحداً من المماريين الذي صممه أم هي تشكيلة متنوعة من المماريين. إن جامعة ولاية نيويورك (SUNY) State University of New York في بيرشس واضحة أنها تصميم كقطعة واحدة بالرغم من أن بعض المراقبين قد يعتبرونها تصميم حضري بالتركيب.



الشكل رقم (٨, ٦١). جامعة أوتونوما في المكسيك. وتظهر المكتبة على اليسار وواجهتها المغطاة بالفسيفساء من عمل جون جورمان

. Juan O'Gorman

ومصطلح "حرم الجامعة" كما سبق ملاحظته قد طبق على تطوير أنواع أخرى من المباني غير الجامعات، على غرار الجامعات فهذه الأنواع تتكون من مجموعة من المباني الموجودة وسط المناظر الطبيعية والمتنزهات المحيطة، ويمكن أن تقع هذه المباني في قلب المدن أو على محيطها، فمركز دنفر للتكنولوجيا Denver Technology Center (DTC)، على مشارف دنفر، منطقة العاصمة لكولورادو وهي أحد التطورات التي تقع على أرض زراعية لم تستغل من قبل في الموقع الذي غالباً ما ينظر إليه على أنه الحرم الجامعي، فمركز دنفر للتكنولوجيا وجامعة ولاية نيويورك في بيرشس هي أمثلة لتخطيط وتصميم الحرم الجامعي التي ترد هنا.

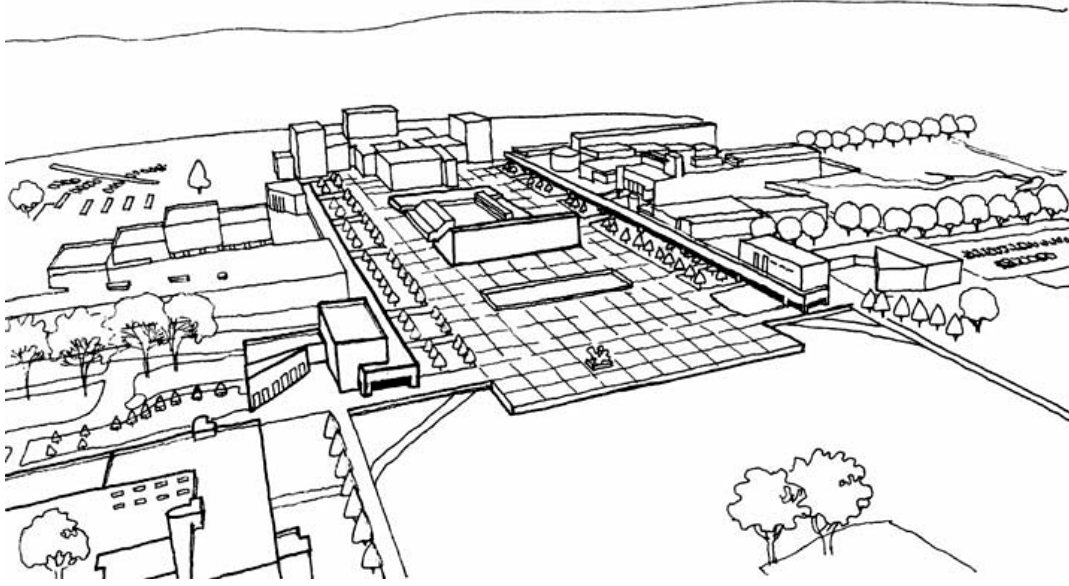
## حالة دراسية Case Study

## جامعة ولاية نيويورك، بيرشس، نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية: الحرم الجامعي (١٩٦٧م إلى الوقت الحاضر)

The State University of New York, Purchase, NY, USA: A University Campus (1967 to the Present)

كلية بيرشس Purchase College هي واحدة من بين ٦٤ مؤسسة تعليمية تخص جامعة ولاية نيويورك. وهي تقع على بعد ٣٠ ميلاً (٥٠ كم) من مدينة نيويورك بالقرب من وايت بلينز White Plains ونيوروتشيل New Rochelle التي كانت مزرعة مساحتها ٥٠٠ أكر/فدان (٢٠٠ هكتار)، والكلية لديها برنامج للتعليم العام ولكنها معروفة جيداً ببرنامج معهد الموسيقى في المسرح والفنون وصناعة الأفلام والموسيقى والفنون البصرية، وأوائل الطلاب قد تقدموا في عام ١٩٦٨م في برنامج التعليم المستمر وقد تقدم الصغار في عام ١٩٧١م، وأوائل المبتدئين عام ١٩٧٣م. وتطور الحرم الجامعي قد استمر على فترات ومع البدايات تزايدت معدلات الالتحاق وكذلك التمويل.

وتعتبر بيرشس نتاجاً لسياسات التعليم التوسعية في ولاية نيويورك تحت قيادة الحاكم نيلسون روكفلر Nelson Rockefeller. فبينما كانت جامعة ولاية نيويورك في ألبانيا SUNY Albany تصميماً حضرياً كلياً، فإن جامعة ولاية نيويورك في بيرشس SUNY Purchase هي تصميم حضري كقطعة واحدة مع بنية تحتية أساسية قوية كنقطة انطلاق مثل جامعة ولاية نيويورك في ألبانيا، ففكرتها المركزية هي أن المعماري يكون معروفاً دولياً ومشهوراً، وفي هذه الحالة كان إدوارد لاربي بارنز Edward Larabee Barnes. والذي تم تعيينه ليكون المعماري الرئيس، ولكن بعض المعماريين على نفس القدر والمساواة قد قاموا بتصميم العديد من المباني الفردية تابعين الخطوط الإرشادية. و بارنز نفسه قد صمم عدداً من المباني أيضاً. وقد كانت التكلفة الرأسمالية إلى الدولة ٨٧ مليون دولار ولكن تم الحصول على أموال إضافية من المانحين من القطاع الخاص مثل روي أ. نيوبرجر Roy A. Neuberger والذي مجموعته الفنية تشكل العمود الفقري لمتحف الفنون في الجامعة (الشكل رقم ٨، ٦٢). الخطة الرئيسة التي وضعها بارنز قد وضعت المباني الرئيسة على فناء بطول ٩٠٠ قدم (٢٧٤ م). تقع المباني المركزية على منصة مرتفعة تعبر طريق لينكولن درايف Lincoln Drive والمحور ينتهي في أحد أطرافه بصالة للألعاب الرياضية والطرف الآخر بمركز للفنون التمثيلية (انظر الشكل رقم ٨، ٦٣). وبينهما هناك مروج مستطيلة الشكل حيث المحكمة الكبرى والمكتبة، وعمودياً على الرصيف وعلى مسافات منتظمة هي (٣٠ قدماً / ٩م) شوارع واسعة للمشاة، و بينها توجد المباني الأكاديمية.



الشكل رقم (٨, ٦٢). منظر عين الطائر لجامعة ولاية نيويورك في بيرشس.

وترتبط المباني جزئياً مع بعضها البعض بواسطة أروقة محددة بالأشجار. وهكذا فإن خطة مواقعهم كانت تحدها شبكة الحركة المزودة بالأروقة والتي يراها بعض النقاد بأنها تعتبر شبيهة بتلك التي قدمها توماس جيفرسون Thomas Jefferson في جامعة فيرجينيا.

وتسمح الخطوط الإرشادية التصميمية لكل مبنى بأن يتم تصميمه كحالة منفردة. وكان عندهم ، على أية حال ، أمام الأروقة مسافة تعادل ما بين الشوارع (أو بمعنى آخر مسافة ١٣٠ قدماً ، أي ٤٠ م). والتحكم الرئيس في التصميم كان في تحديد الواجهات الخارجية للمباني باستعمال ثلاثة من المواد والألوان وهى اللون الرمادي - البني للطوب ، والزجاج ملون بألوان رمادية ، واللون الرمادي الداكن من مادة الألومونيوم المؤكسد. والأخير يعتبر في ذلك الوقت من المواد الحديثة. هذا وقد أعطيت الحرية الكاملة للمعماريين لخلق أي شكل من الأشكال الهندسية يرغبون فيه طالما هناك استيفاء لمتطلبات البرنامج ، وكانت النتيجة العامة هي أن الموقع أصبح في صلاية معهد إيلينوي للتكنولوجيا من عمل ميس فإن دير روه Mies van der Rohe ولكن ليس في جمود أشكال البناء.

والمبنى الرئيس في حرم الجامعة هو مركز الفنون المسرحية الذي صممه بارنز ، وهو مجموعة من أربعة مسارح مع أبراج ترتفع فوق الحرم الجامعي ، وهي قاعة الموسيقى Concert Hall والتي تتسع لعدد ١٣٧٢ شخصاً ، ومسرح شركة بيبسي PepsiCo Theater ويتسع لعدد ٧١٣ شخصاً والذي صممه مينج تشولي Ming Cho Lee ، وقاعة الريسيتال Recital Hall والتي تتسع لعدد ٦٨٠ شخصاً ، ومسرح أبوت كابلان Abbott Kaplan Theater والذي يسع لعدد ٥٠٠ شخص ، وأورجان روم Organ Room (سعة ٢٢٥ شخصاً). والمجمع يستضيف نحو ٦٠٠ عرض سنوي ويجذب نحو ١٢٥ ألف زائر. وقائمة المعماريين الذين صمموا المباني الأخرى مثيرة للإعجاب ، فمبنى الإنسانيات والعلوم الاجتماعية Humanities and Social Sciences Building قد صمم عام ١٩٧٤م من قبل

روبرت فينتوري Robert Venturi من فينتوري وراش Venturi and Rauch. وبول رودولف Paul Rudolph قد صمم مبني العلوم الطبيعية Natural Sciences Building، وقد صمم كل من جوثمي Gawthmey، وهندرسون Henderson وسيجل Siegel مبنى نمو الطلاب وصمم جونار بيركرتز Gunnar Bierkerts مدرسة الرقص في عام ١٩٧٧م وصمم كل من فيليب جونسون Philip Johnson وجون بورجي John Burgee متحف نيوبرجر للفنون Neuberger Museum of Art في عام ١٩٧١م. وعلى الرغم من هذا التنوع في التصميم والموهبة فإن الحرم الجامعي له طابع ملحوظ وجاد، بالإضافة إلى أنه قد تم اختيار مواد رخيصة بسبب الرغبة في الحد من التكاليف الأولية حتى لا تكون عبئاً على مصروفات التشغيل (الشكل رقم ٨، ٦٤).



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٨، ٦٣). منظران للحرم الجامعي ببيرشس. (أ) الرواق. (ب) منظرٌ للسطح ويظهر مركز الفنون المسرحية على اليمين.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (٨,٦٤). عمارة الحرم الجامعي ببرشس. (أ) مبنى العلوم الطبيعية. (ب) مبنى العلوم الاجتماعية، وكلاهما يرى من أحد الأروقة.

ينبغي أن تقام الجامعات على مواقع زراعية Greenfield sites لم يتم تطويرها وذات ارتباط ضعيف بالمناطق العمرانية ذلك سؤال آخر، فهي بالتأكيد أسهل في البناء وأكثر سهولة في توفير مواقف للسيارات في مثل هذه المواقع عن موقع في منطقة حضرية، وهذه الجامعات تصمم لكي تكون واسعة وجامعة ولاية نيويورك في بيرشس كذلك. كما أنها توفر البرامج التعليمية البارزة ولكنها يمكن أن تكون مملّة. وهي تقف بمنأى عن المناطق المحيطة بها مباشرة، وهل هذا هدف تعليمي مُجدٍ؟

في عام ١٩٩٨م، وضعت خطة رئيسة ثانية. وكانت تعكس التغيرات التي حدثت عند بدء الخطة الأولى منذ حوالي ٣٠ عاماً. وقد صمم هذه الخطة كل من المعمارين كيفن هورن Kevin Horn وأندرو جولدمان Andrew Goldman، وهذه الخطة قد وضعت من خلال التشاور بين رؤساء الأقسام وأعضاء هيئة التدريس وبأكثر مرونة مما كانت عليه الخطة الأصلية. ويبدو أن الخطة الجديدة لديها علاقة بسيطة بالأفكار المركزية للخطة الأصلية، وبدلاً من ذلك، أو بالأحرى بأسلوب متحرر سوف تملأ الفراغات المفتوحة بعرض من المباني، والخطة الجديدة، على أية



حال ، تتعامل مع الظروف الاقتصادية المتغيرة في مجال التعليم العالي ، و تواجه الجامعة ضغوطاً متزايدة لتصبح مستقلة مالياً. وتعتبر الآثار المترتبة على التنمية ومستقبلها غير واضح ، وما هو واضح هو الفلسفة الكامنة وراء تصميم خطة بارنز والذي قد يشكل سابقة لجامعات أخرى لمتابعتها (مثل جامعة ميامي University of Miami in Coral Gables في كورال جابلز). بيرشس نفسها ليست واحدة منها ، فالتكاليف الرأسمالية قصيرة الأمد ورغبات الجهات المانحة سوف تهيم على التطوير الطبيعي للجامعة.

### المراجع الرئيسة Major References

Dober, Richard P. (1992). *Campus Planning*. New York: John Wiley, 120-1, 130-1.  
Goldberger, Paul (1997). *The Architecture of Purchase College*. Purchase, NY: Neuberger Museum of Art.

### حالة دراسية Case Study

مركز دنفر للتكنولوجيا، دنفر، كولورادو، الولايات المتحدة الأمريكية: تجمع الأعمال لعصر السيارات، "وسط المدينة في ساحة وقوف السيارات" (١٩٦٤م إلى الآن)

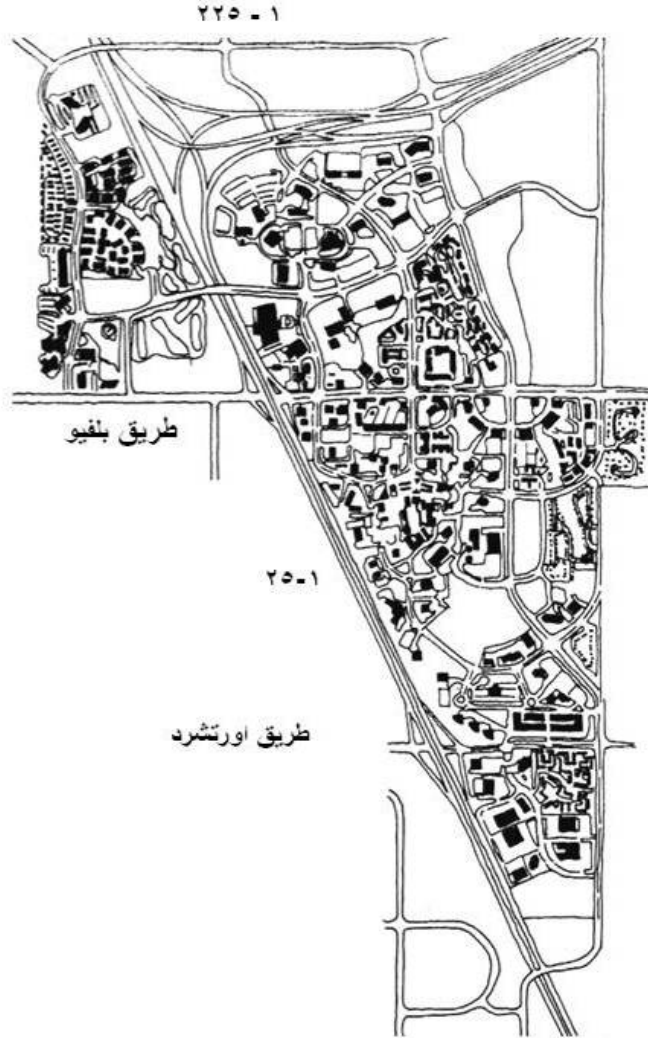
**The Denver Technological Center, Denver, Colorado, USA: A Business Campus for the Automobile Age, a 'Downtown' in a Park (1964 to the Present)**

يعتبر مركز دنفر للتكنولوجيا (DTC) Denver Technological Center واحداً من أول وأكبر ضاحية لتجمع الأعمال office park في الولايات المتحدة. وقد شرع المطور العقاري جورج م. والاس George M. Wallace في مشروعه الذي يقع على طول الطريق السريع الرئيس (١-٢٥) الممتد على طول الجبهة الأمامية لكولورادو حيث يتقاطع مع طريق (١-٢٢٥) جنوب مدينة دنفر (انظر الشكل رقم ٨،٦٥) ، والموقع أيضاً يسهل الوصول منه إلى مطار دنفر الدولي. في الأصل فإن الموقع الذي مساحته ٤٠ أكر/ فدان (١٦ هكتاراً) كان قد اشتراه والاس بمبلغ ٨٠ ألف دولار في عام ١٩٦٤م لنقل مكتبه من وسط دنفر، وهو الآن قد امتد إلى ٨٨٤ أكر/ فدان (٣٥٥ هكتاراً). وقد توسع بطريقة تدريجية على مر السنين، وفي عام ١٩٦٥م قام والاس بالتسويق بقوة لجذب الشركات الرئيسة (على سبيل المثال، هاني ويل Honeywell وكنترول داتا Control Data) لتحديد موقع لها داخل منطقة تجمع الأعمال. وقد روج بدرجة كبيرة في تطوير مكان قريب من مطار مقاطعة أراباهو Arapahoe County Airport وبحلول عام ١٩٨١م، فإن مساحة خمسة ملايين قدم مربع (٤٦٠ ألف متر مربع) من المباني كانت قد اكتملت، وحدث تطور كبير في وقت لاحق، وبحلول عام ١٩٩٧م فإن مركز دنفر للتكنولوجيا أصبح يتضمن أكثر من ٦٠٠ شركة كبيرة وصغيرة، وهناك عدد من الموظفين يقترب من رقم ٢٠ ألف شخص، وهكذا فإن الكثافة تعتبر منخفضة بالمعايير العمرانية.

إن مركز دنفر للتكنولوجيا لديه أفكار تصميمية كثيرة تخص أغلب المتنزهات المماثلة. لكنه كان وما زال يعتبر تطوراً كقطعة واحدة بدلاً من أن يكون حياً. والمصمم الأصلي كان كارل أ. ورثنجتن Carl A. Worthington المعماري الذي يقع مكتبه في بولدر Boulder، ولكن بعد عام ١٩٩٠م الكثير من الاستشاريين تم إشراكهم. خمسة طرق رئيسة للتنزه مع أفكار لتنسيق الموقع هي المحاور الرئيسة للتصميم. والموقع مقسم إلى ١٢ كتلة ضخمة ذات الاستعمالات المتعددة المطورة، وكانت الكثافة الأعلى للتطوير تقع في مركز كل كتلة ضخمة وحول فراغ مفتوح للمشاة. كل مبنى لديه موقفه الخاص للسيارات أسفل أو في قطعة أرض على السطح، محاطة بساتر من المناظر الطبيعية، والغرض من ذلك هو جعل المركبات يسهل الوصول إليها بدون إزعاج، ولا يسمح بوقوف السيارات على الشارع.

وكل كتلة ضخمة حوالي ٣٠ أكر/فدان (١٢ هكتاراً) في مساحتها؛ أي ما يعادل ١٦-٢٠ من كتل المدينة. والتطوير لكل قطعة يبدأ من المحيط الخارجي ويتجه نحو المركز لتصبح ساحة للمشاة تحيط بها المباني. والمساحة الواقعة بين الكتل الضخمة عبارة عن متنزهات مع بحيرات للمياه، ومسارات للمشاة، في المجموع فإن الفراغات المفتوحة تشكل نحو ٤٠٪ من مساحة الأرض المخصصة للتطوير، ومعظم المباني مكاتب ولكن الفنادق ومتاجر البيع بالتجزئة والمباني السكنية تتركز في مواقع مهمة.

وكل موقع تم بيعه من قبل المطورين إلى الهيئات الخاصة والتي تبني مبانيها الخاصة بها عن طريق معماريها، والبنية التحتية للموقع تم بناؤها والمحافظة عليها من قبل مركز دنفر للتكنولوجيا والتنمية العقارية DTC Development Properties وذلك من الضرائب التي تجمع من خلال فرض ضرائب خاصة على المنطقة التي تشترك حدودها مع حدود مركز دنفر للتكنولوجيا DTC. شبه المطورين طالبوا ببناء البنية التحتية الداخلية الخاصة بمواقعهم وكذلك الأرصفة وتنسيق الشارع. التمسك بالخطوط الإرشادية للتصميم تضمن ظهور البيئة النوعية لكي تكون عامل جذب رئيس للشركات لتحديد موقع لها في مركز دنفر للتكنولوجيا DTC. جميع مقترحات البناء يجب أن تراجع من قبل لجنة المراقبة المعمارية Architectural Control Committee والتي لديها ستة أعضاء دائمين، جميعهم من التخطيط أو مصممون مهنيون، يجاهدون من أجل ضمان أن المباني الجديدة مصممة بشكل جيد. والخطوط الإرشادية تحدد أن كل موقع يجب أن يحتوي على الأقل على نسبة ٣٠٪ من الفراغات المفتوحة. أماكن وقوف السيارات لا يمكن أن تشمل أكثر من ٤٠٪ من الموقع، وكذلك البناء لا يزيد عن ٤٠٪.

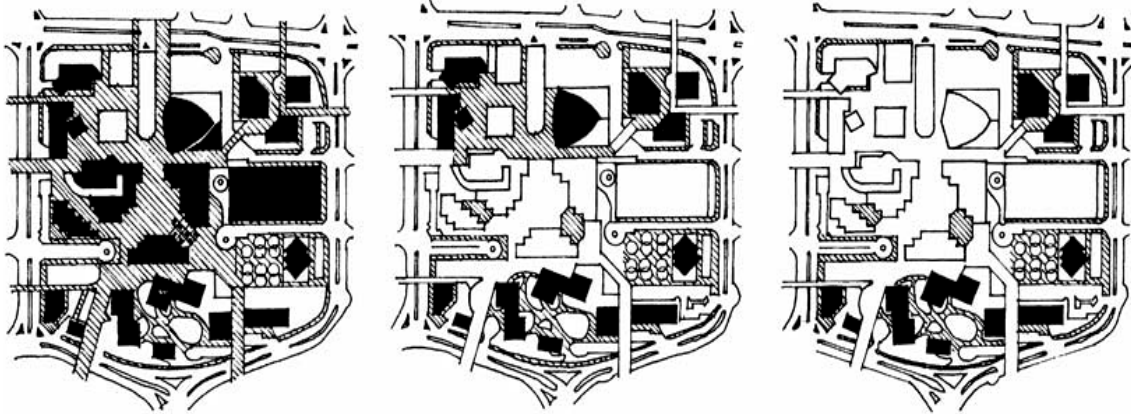


الشكل رقم (٨,٦٥). الموقع العام لمركز دنفر للتكنولوجيا DTC.

والغرض من ذلك هو ضمان ما يشبه الحديقة. دخول المشاة والمركبات لابد من الفصل بينها في كل موقع على أن تكون مداخل المباني واضحة. إن السيطرة الجمالية الرئيسة هي في ارتفاع المباني. العديد من الضواحي في الولايات المتحدة (والعديد من البلدان الأخرى) لديها مخاوف كبيرة من المباني العالية، لأنهم ينظرون إليها على أنها تمثل مراكز المدن التقليدية و العديد من سكان الضواحي في هذا العصر قد فروا منها. في مركز دنفر للتكنولوجيا DTC ارتفاع المباني يقتصر على ثمانية طوابق، والنتيجة هي أن جميع المباني قد بنيت على هذا الارتفاع مع قمم مسطحة ومظهرها يشبه الكتلة (انظر الشكل رقم ٨,٦٦).



الشكل رقم (٨, ٦٦). عمارة مركز دنفر للتكنولوجيا DTC.



المرحلة الثالثة

المرحلة الثانية

المرحلة الأولى

الشكل رقم (٨, ٦٧). مراحل تطوير الكتل الضخمة superblock.

كل نقطة التقاء node بنيت مرحلة بمرحلة (انظر الشكل رقم ٨,٦٧). في المرحلة الأولى المباني الرئيسية ضمن الكتل الضخمة قد تم بناؤها وتوصيلها بشبكة الطرق العامة، والمرحلة الثانية تشمل بناء الأرصفة على طول الشوارع، والمرحلة الثالثة بناء الساحات الضخمة ومراكز التسوق للمشاة، وعلى عكس برازيليا باتري بارك سيتي، فإن مراحل تطور الكتل الضخمة كانت من الخارج إلى الداخل، وبما أن مركز دنفر للتكنولوجيا DTC قد تم تشييده على موقع كان أرضاً زراعية من قبل فإنه لا يتضمن كل مكائد إعادة تطوير المناطق المبنية في المدن، وعلى أية حال، هو كان وما زال يحارب من قبل السكان المحليين الذين يدركون أنهم سوف يتأثرون بالتغيرات التي تحدث، بالإضافة إلى ذلك فإن موقع مركز دنفر للتكنولوجيا DTC يقع تحت سلطتين قضائيتين سياسيتين مختلفتين، فالمخططون والمطورون لمركز دنفر للتكنولوجيا DTC يبدو أنهم لعبوا بالمازيا الضريبة المستحقة على كل إدارة كأدوات للمساومة بنجاح كبير، واحدة من الآثار التحفيزية لمركز دنفر للتكنولوجيا DTC دفع نمو دنفر إلى الاتجاه الجنوبي على طول طريق (١-٢٥). بين منطقة الأعمال المركزية CBD في دنفر من جهة ومركز دنفر للتكنولوجيا DTC من الجهة الأخرى كان هناك قدرٌ كبيرٌ من الكثافة البشرية وهذا من الآثار الجانبية لزيادة حركة المرور، وتلوث الهواء والتنمية غير المدروسة لا تزال يستلزم التصدي لها، والسؤال هو: لمن هي هذه المسؤوليات؟

### المراجع الرئيسة Major References

- Leonard, Stephen J. and Thomas J. Noel (1990). *Denver: Mining Camp to Metropolis*. Niwot: University of Colorado Press.
- Worthington, Carl A. (1984). The Denver Technological Center: evolution of a pedestrian oriented community. *Ekistics* 51 (306): 260-6.

### المناطق: الإسكان

#### Precincts: Housing

مشاريع سكنية كبيرة تميل إلى أن تكون تصميمات حضرية كلية، فهي بالتأكيد التي حظيت بأكبر قدر من الاهتمام من جانب الصحافة المعمارية، وهناك عدد قليل من التصميمات رفيعة المستوى للإسكان كقطعة واحدة قد تم تنفيذها. المناطق السكنية في سي سايد Seaside والتي سبق الإشارة إليها، وهناك عدد قليل من بين أشهر الأمثلة والتي وضعت تحت رعاية معرض البناء Bauausstellung الدولي في برلين خلال الثمانينيات (على سبيل المثال تجلر هافن Tegler Hafen، وفيلات حضرية في شارع راوخ Stadtvillen an der Rauchstrasse). والحالة الدراسية هنا هي الدراسة الثانية من هذه الأمثلة، بقيادة روب كير Rob Krier فإن الخطوط الإرشادية التصميمية القوية هي التي شكلت المبنى.

## المراجع الرئيسة Major References

Kleihues, Josef Paul (1987). *Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht*. Berlin: IBA.  
Minton, Anna (2002). *Building Balanced Communities*. London: Royal Institute of Chartered Surveyors

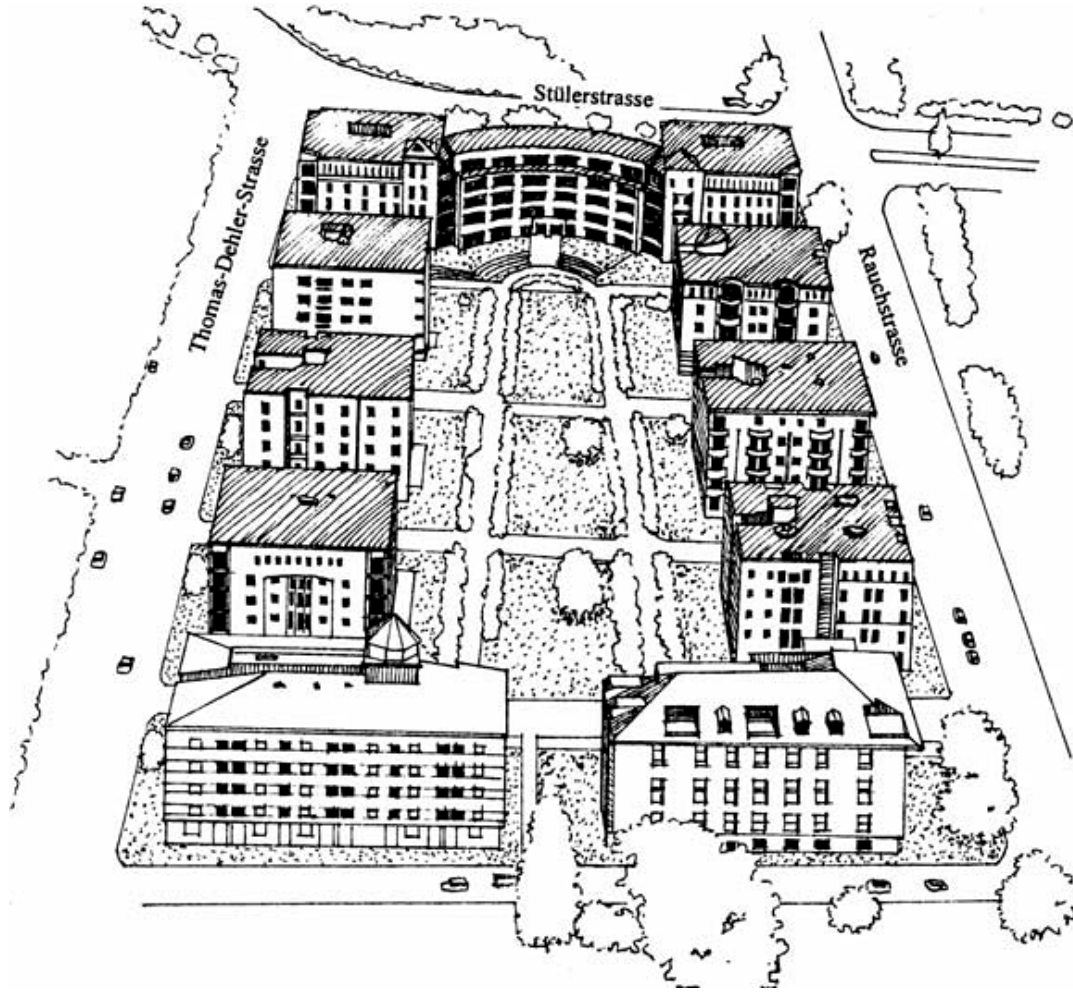
## حالة دراسية Case Study

فيلات حضرية في شارع راوخ، برلين، ألمانيا: إظهار مشروع (١٩٨٠م-١٩٨٦م)

Stadtvillen an der Rauchstrasse, Berlin, Germany: A Demonstration Project (1980-6)

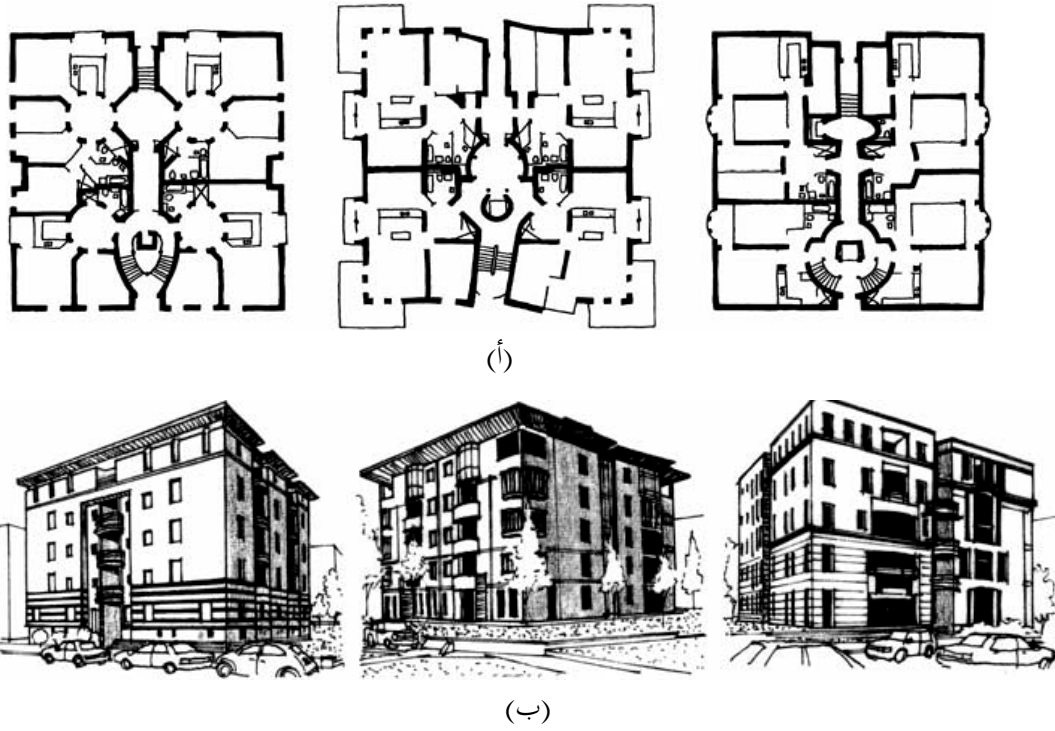
يقع المجمع السكني فيلات حضرية Stadtvillen في شارع راوخ der Rauchstrasse، في المجاورة الجنوبية تيرجارتن Tiergarten ببرلين أجريت أعمال التطوير كجزء من معرض البناء الدولي Internationale Bauausstellung. وكان المطور هو مقاطعة برلين Land Berlin مع الهيئة الاجتماعية لاستئجار المساكن Sozialer Mietwohnungsbau لتمويل المشروع، وعموماً فقد وضعت خطة التصميم العمراني من جانب روب كرير Rob Krier الذي كتب أيضاً الخطوط الإرشادية لتصميم كل المباني الموجودة في الموقع في عديد من الأشكال فإن المشروع هو عبارة عن رد هائل على نوعية برويت إيجو Pruitt-Igoe المخططات السكنية في الستينيات والسبعينيات في ألمانيا (خاصة في برلين الشرقية).

وهي تسعة مبانٍ جديدة تشكل مجموعة مع العاشر الذي كان موجوداً مسبقاً وهو مبنى السفارة النرويجية Norwegian Botschaft ويقع في الزاوية الجنوبية الغربية (انظر الشكل رقم ٦٨، ٨). كل مبنى كان يرتد قليلاً إلى الوراء من الشارع والذي يطل على حديقة من الأعشاب وممر من الأشجار على واجهة الشارع. والمنحدرات التي بارتفاع ١م وعرض ٤م تدور حول موقع كل مبنى توفر منصة للكتل السكنية وكذلك الخصوصية لشقق الطابق الأرضي، وتقدر نسبة المسافة بين المباني وارتفاعاتها من ١.٣ - ١.٥م. والغرض من ذلك هو تحقيق التوازن بين الحياة الخاصة ومراقبة الاحتياجات الطبيعية للسكان، وتقع المباني المستطيلة الداخلية حول الحدائق الخضراء والأشجار وملعب للأطفال، وهناك ممر مستطيل في نهاية نصف دائرية يوازي المباني، والحلقات التي حول الحوش الداخلي وطرق المشاة/المركبات تقطع الحوش في اتجاه من الشمال إلى الجنوب.



الشكل رقم (٨، ٦٨). منظر مأخوذ من ستادفيلن Stadtvillen في دير روخستراس der Rauchstrasse .

ومباني المجمع هي خليط من أنماط البناء التاريخي مثل السفارات والفيلات باهظة الثمن التي كانت موجودة على الموقع قبل الحرب، ما عدا البناية التي في الزاوية الشمالية الغربية والتي تضاهي السفارة النرويجية في الكتلة والمبني المميز headhouse الذي صممه روب كيرير Rob Krier فإن جميع المباني الستة الأخرى على تنوعها مبنية داخل غلاف بنائي محدد على شكل مكعب، وقد صممت من قبل المعمارين ذوي السمعة العالمية مثل هنري نيليبوك Henry Nielebock، وجورجيو جراسي Giorgio Grassi، وبرنر/تونون Brenner/Tonon، وفرانسي فالنتيني/ هوبرت هيرمان Francy Valentiny/Hubaert Hermann، وهانز هولن Hans Holein، وروب كيرير Rob Krier. ويتألف المنزل الرئيس من مكعبين يربطهما عنصر مقوس متجه إلى داخل الكتلة. والمدخل الرئيس لحديقة المجمع الداخلية يمر من تحت هذا المبنى (الشكل رقم ٨، ٦٩).



Drawing adapted from Kleihaus (1987) by Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٨،٦٩). أمثلة من الفيلات العمرانية Stadtviellen في شارع راوخ der Rauchstrasse. (أ) مساقط أفقية لدور من الفيلات بواسطة فرانسيس فالتيني/هوبرت هيرمان ، وهانز هولين ، و روب كريير. (ب) رسومات كروكية للفيلات بواسطة فرانسيس فالتيني/هوبرت هيرمان ، وهانز هولين ، و روب كريير .



الشكل رقم (٨،٧٠). منظر للحديقة الداخلية في عام ١٩٨٩ م ، ويظهر على اليسار الفيلا التي صممها برينر/ تونو، وعلى اليمين بناء شارع شتولر Stülerstrasse الذي صمم بواسطة روب كريير .



جميع المعماريين التزموا بالمكعب في تصميمات مبانيهم الفردية. وجميع المباني لها نفس المساقط الأفقية ممثلة في أربع شقق في الطابق الواحد ويتم التخديم عليها من القلب المركزي للطابق، والمبنى الذي به الاختلاف الأكبر هو الذي صممه هانز هولين (انظر الصور المركزية في الشكل رقم ٨,٧٠). و الدرج الزاوي وكذلك الجدران وضعت بزواوية في وسط الواجهة وتكسر بدقة الشكل التكعيبي، والنتيجة بسيطة، شكل موحد بدرجة عالية وداخلياً خطة مركزة تحتوي على ٢٣٩ شقة سكنية.

وأظهرت صرامة الخطوط الإرشادية للتصميم وصف الخصائص الجمالية للمباني وغالباً تتحدى المعماريين (انظر Scheer and Preisner, 1994). في هذه الحالة، على أية حال، المعماريون الفرديون كان عندهم مطلق الحرية للعمل الجمالي ضمن شكل المكعبات المفروض من قبل كرير. ويعتبر تغيير ملكية الوحدات السكنية أيضاً عائقاً، والذي لا يمكن للمعماريين الفرديين عمله هو التحكم في الأشكال الهندسية التي انخرقت من ذلك الشكل التكعيبي، وهجوم النقاد على هذه الضوابط أساسه أن يختزل التصميم المعماري إلى معالجة للواجهات. وقد عرض كرير بشكل هادف لإنجاز الوحدة في تصميمه بالتمسك بالكثير من التقاليد التصميمية للحى، وقد أنجزها.

من الناحية المالية ستكون أكثر منطقية إذا ما تمت زيادة إجمالي المساحة المبنية في الموقع. إنه مجمع محبوب جداً من قبل الساكنين ومزار المعماريين السياح، على موقع صغير يتم عرض أعمال بعض أبرز المعماريين. إن الطبيعة المجزأة للتطورات المجاورة تعني أن الشوارع تعمل بمثابة الحدود للمجمع بدلاً من ربطه مع مجاورة تيرجارتن Tiergarten. ومع ذلك فإن المخطط يعتبر مثلاً جيداً على التصميم العمراني كقطعة واحدة. كما أنه مثال جيد لمنهاج روب كرير، والذي يتكرر في مناطق أخرى مختلفة تماماً، مثل مشاريع الكثافة العالية، والإسكان ذي الارتفاع الشاهق high-rise De Resident (١٩٨٩-٢٠٠١م) في لاهاي. والمعماريون المشهورون مثل أولئك الذين عملوا في مشروع شارع راوخ Rauchstrasse قد صمموا أجزاء من الخطة الكلية، وهؤلاء تضمنوا سيورت سوترس Sjoert Soeters، وأدولفو ناتاليني Adolfo Natalini، وسيزار بيلي César Pelli ومايكل جرفز Michael Graves (الشكل رقم ٨,٧١).



الشكل رقم (٨,٧١). الإسكان ذو الارتفاع الشاهق في لاهاي عام ٢٠٠٤م.

#### المراجع الرئيسية Major References

- Broadbent, Geoffrey (1990). *Emerging Concepts in Urban Space Design*. London: Van Nostrand Reinhold (International), 303-5.
- Kleihues, Josef Paul (1987). Stadtvillen an der Rauchstrasse. In *Internationale Bauausstellung Berlin 1987: Projektübersicht*. Berlin: IBA, 30-3.
- Rauchstrasse, Berlin (1980-5). Masterplan, selected buildings. [www.krierkohl.de/projects/rauchstrasse.html](http://www.krierkohl.de/projects/rauchstrasse.html).

#### المناطق: مهرجان الأسواق البحرية

##### Precincts: Waterfront Festival Markets

هناك أنواع عديدة من تنمية الواجهات البحرية. وأحد هذه الأنواع هو باتري بارك سيتي Battery Park City على نهر هدسون Hudson River مع منطقتها الوسطي التجارية والمباني السكنية في الخلفية. إن نهر سنغافورة Singapore River، الذي كان في يوم ما موقعاً رئيساً للنقل، له الآن ممرات جديدة للمشاة على ضفتيه. وأرصفت ميناء

كوتشينج Kuching أصبحت الآن متنزه الواجهة البحرية ، فالحفاظ عليه وإعادة تطوير أرصفة الميناء إلى استعمالات مختلطة متطورة هذا إلى الآن نوع منتج آخر. تميل هذه التطورات إلى أن تكون تصميماً حضرياً كلياً (ومثال على ذلك، رصيف ٣٩ Pier 39 في سان فرانسيسكو، وخليج والش Walsh Bay في سيدني، ودي بومجيس De Boomjes في روتردام). والنوع المتكرر من إعادة تطوير الموانئ الداخلية أصبح يسمى بمهرجان الأسواق festival markets.

و السابقة لمهرجان السوق كنوع من التطوير هو مع مجموعة ميناء بالتيكور الداخلية (١٩٦٥م حتى الآن، انظر الشكل رقم ٨.٧٢). ثم أعقبها آخرون، وهناك عدد من الأمثلة في الولايات المتحدة (مثال ذلك، نورفوك Norfolk في فيرجينيا، و ميامي Miami في فلوريدا)؛ في جنوب أفريقيا هناك كيب تاون فيكتوريا و مراسي ألفريد Cape Town's Victoria and Alfred Docks، ويوجد في أستراليا ميناء دارلنج Darling Harbour في سيدني. جميع النقاد يقولون إن ذلك سخرية (وفي نفس الوقت غرور). وهذه الحالات تتضمن العديد منها في الواقع نفس الاستعمالات ويستخدمون نفس طريقة الجذب الرئيسة مثل المتاحف ومتاجر الماركات العالمية، وكلها على الواجهات البحرية. والتي تتمتع بنسبة عالية من النجاح وكلها طرق جذب للمحليين خارج المدينة والزوار الدوليين. وهذا المزيج من الزوار يشكل أيضاً مصدراً رئيساً لجذب الزوار، ويعتبر ميناء دارلنج Darling Harbour، مصدراً مالياً هشاً إلى حد ما، فبالرغم من أنه قد يكون أفضل من آخرين، فمن المؤكد أنه كان لديه الفرصة للاستفادة من عدد من الخبرات الهامة.



Collection of the author

الشكل رقم (٨.٧٢) الميناء الداخلي، بالتيكور.

## المراجع الرئيسة Major References

- Breen, Ann and Dick Rigby (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Success Story*. London: Thames and Hudson.
- Craig-Smith, Stephen J. and Michael Fagence, eds. (1995). *Recreation and Tourism as Catalysts for Urban Waterfront Redevelopment: An International Survey*. Westport, CN: Praeger.

## حالة دراسية Case Study

ميناء دارلنج، سيدني، أستراليا: تطوير مجزأ (١٩٨٤م إلى الوقت الحاضر)

**Darling Harbour, Sydney, Australia: A Fragmented Development (1984 to the Present)**

يعتبر ميناء دارلنج Darling Harbour مثال على التصميم العمراني الافتراضي بقدر ما هو تصميم بعناية. والميناء كان يعتبر من أكثر الموانئ البحرية الأسترالية كثافة، ولكن على الرغم من تحديته في الستينيات، وفي السبعينيات، كان هناك سلسلة من المستودعات الفيكتورية الفارغة ونادراً ما استخدمت مسارات السكك الحديدية به. وتستخدم أرصفته فقط أي سفينة عرضية، و بحلول نهاية العقد كان الميناء مهجوراً. وموقعه محاذياً لوسط المدينة، مع ذلك، فقد سنحت فرصة كبيرة لإعادة تطويره.

في مايو عام ١٩٨٤م في ولاية نيو ساوث ويلز أعلنت الحكومة عزمها على إعادة تطوير الميناء، وقبل ذلك بكثير خلال السبعينيات كانت حكومة الولاية قد بدأت في دراسات للاستثمارات في المنطقة. شركة روس في الولايات المتحدة (المطور لميناء بالتي مور الداخلي) كانت قد دعت لتقديم خطة رئيسة للمنطقة والحكومة قامت ببناء مركز سيدني للترفيه Sydney Entertainment Centre فيها، وبعد ذلك متحف باور هاوس Power House Museum. وهذان المشروعان كانا هما الحافز لمواصلة استكشاف استخدامات ميناء دارلنج. ودفعة أخرى جاءت من مقترحات التطوير المؤثرة من قبل لورنس هالبرن Lawrence Halprin، مهندس تنسيق المواقع الأمريكي. إن ميناء بالتي مور الداخلي كان هو بوضوح النموذج الذي في الاعتبار خلال تطوير ميناء دارلنج ولكن أكثر بكثير قد تم إنجازه.

وفي أواخر عام ١٩٨٤م، تم تشريع قانون ميناء دارلنج من قبل برلمان الولاية تحت قيادة قوية من السياسيين أمثال نيفيل وراي Neville Wran ولوري بريريتون Laurie Brereton. و كان الهدف هو خلق تطور كبير بحلول عام ١٩٨٨م، الذكرى المئوية الثانية للمستوطنة الأوروبية أستراليا (أو الاحتلال، كما هو محسوس من قبل السكان الأصليين)، وقد أسس القانون هيئة ميناء دارلنج ومديرية تصميم المشروع (والتي سميت في وقت لاحق بمجموعة (MSJ)، وإدارة المقاولون (والتي سميت في وقت لاحق بمجموعة لايتون للمقاولات Leighton Contractors) التابعة لها، وقد مُنحت هيئة الميناء سلطة أخذ التطوير إلى الأمام، وميناء دارلنج هكذا خطط في العصر التخمينات في أواخر الثمانينيات ليكون العصر الرئيس للتجارة، والتسلية، والترفيه، والإسكان والتي من شأنها أن تعزز الكيان الاقتصادي للمدينة بقوة على خريطة العالم كما فعلت دار الأوبرا في منتصف القرن.

إن قرار المضي قدماً في هذا المشروع يقوم على دراسات الجدوى الخاصة بالاستشاريين التي قدمت لحكومة الولاية، ومجلس مدينة سيدني Sydney City Council، والهيئات القانونية وهيئة المرافق البلدية للمراجعة. هذا وقد

أشرف فريق مشترك من الحكومة والمؤسسات الخاصة على عملية التطوير. والخطوة الأولى تضمنت قرار القواعد المالية والإدارية للمشروع، والخطوة الثانية تضمنت الحصول على الأراضي المملوكة للحكومة والتي هي موضع التطوير وكذلك شراء قطع الأراضي من الملاك، كما تتطلب أن يتم تجهيز الأرض لكي تكون موقعاً معداً للبناء، الخطوة الثالثة هي البحث عن المطورين الذين يبدون اهتماماً بهذا العمل، وكذلك اختيار المشاريع النافعة، وبعض المطورين الذين تقدموا باقتراحات قد طلب منهم تقديم الرسومات المعمارية والهندسية اللازمة وتحليلات تأثير مخططاتهم، ثم جرت مفاوضات بين هيئة الميناء والمطورين على التطبيقات، وتم اتخاذ الموافقات لإغلاق الطرق واستعمال الحقوق الجوية، أيضاً بالنسبة لتشييد المباني كان لزاماً الحصول على الموافقات، وكذلك الاتفاقات التي يجب عملها مع مقدمي المرافق.

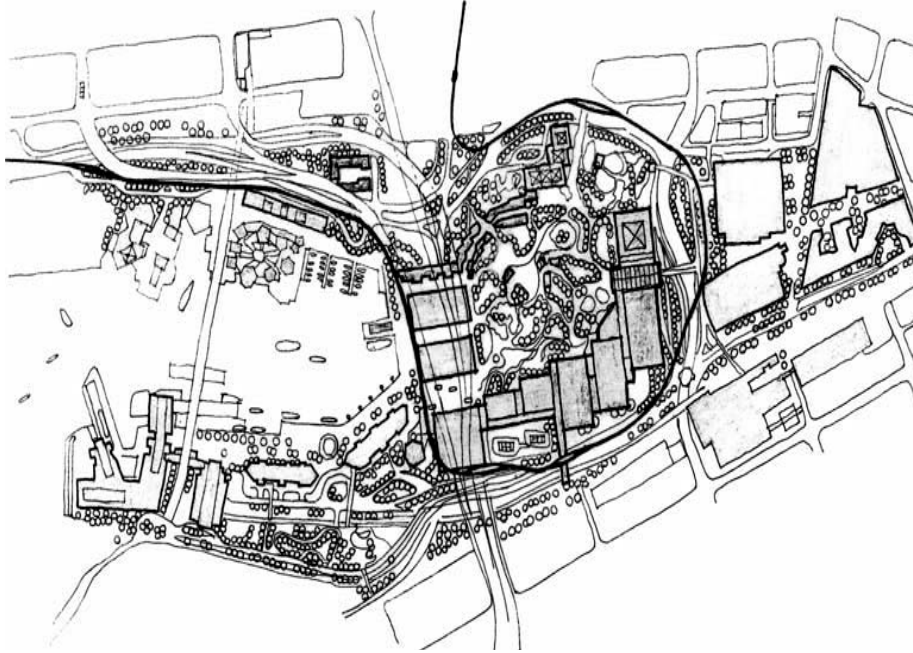
وبمجرد اكتمال هذه الخطوات تم تقديم المناقصات لأعمال البناء. وبحلول عام ١٩٨٥م، أكثر من موقع أصبح جاهزاً. ولم يتم اعتماد خطة رئيسة محددة ولكن واحدة كانت قد أقرت في وقت مبكر (انظر الشكل رقم ٨،٧٣) وجهت التطوير وشكلت أساساً للخطة الناجحة من قبل هيئة تطوير ميناء دارلنج. وفي عام ١٩٨٥م، بدأ البناء في مركز مؤتمرات سيدني Sydney Convention Centre (من تصميم جون أندروز John Andrews)، ومركز المعارض (الممول من قبل العامة وصممه فيليب كوكس Philip Cox مع أروب أسوشيتس Arup Associates كمهندسين). ونفذت العملية على عجل وبأسلوب تدريجي من أجل أن تكون الخطة متقدمة بما فيه الكفاية بحلول عام ١٩٨٨م بوصفها كياناً يعمل.

عندما أصبح واضحاً ما الذي يحدث في دارلنج كان هناك قدر كبير من المعارضة السياسية والعامة للتطوير. ولقد أدرك أن هذه الأموال قد يكون من الأفضل إنفاقها على المستشفيات وغيرها من المرافق العامة وليس على شيء غير جدي، وخاصة أن هناك معارضة شديدة لبناء خط حديدي أحادي مرتفع elevated monorail حول دائرة تتقاطع عبر واجهات المباني في المنطقة الوسطى من المدينة قبل الدوران حول ميناء دارلنج. ومع جائزة تصميم وتنسيق الموقع، تم إسناد عقد إلى ريجال لتنسيق المواقع Regal Landscape، وعلى أية حال، فإن الرأي العام قد بدأ في أن يكون مسانداً لهذا المشروع على النحو الكامل عندما ظهرت طبيعة ميناء دارلنج.

وقام المسئول عن تصميم الموقع بخلق مساحات مسطحة مع تجنب المنحدرات، والفراغات الطولية تم تجنبها ما لم تكن منتهية بنهاية واضحة ومطلوبة. إن فرض المباني الهامة يجب أن يتباين مع المباني الأصغر وتلتحم حول الفراغات المفتوحة لإعطاء الإحساس بتحديد حول الفراغ. وبحلول عام ١٩٨٧م الخطة الرئيسة قد تطورت.

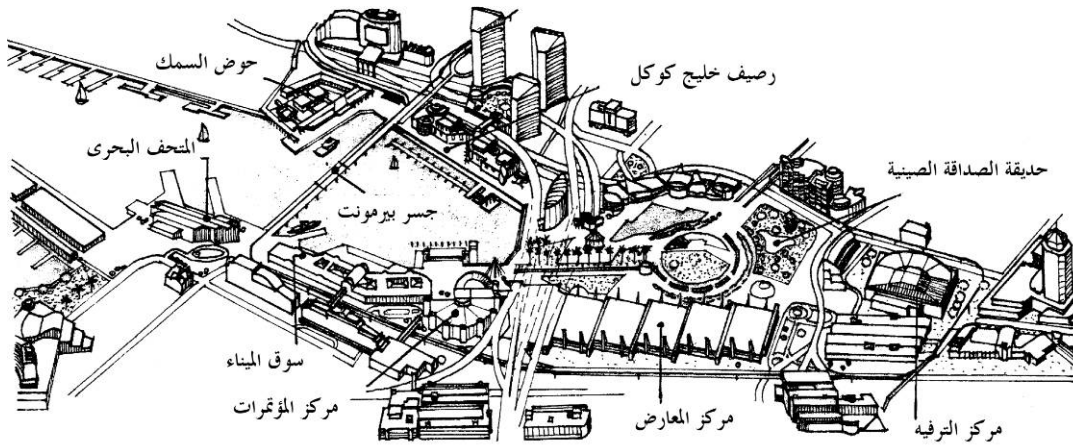
ويمتد الموقع اليوم بسلسلة تحت اثنين من الطرق السريعة الرئيسة مع مزيج من الأسطح المستوية التي تشكل المنطقة الوسطى لاستقبال أعداد كبيرة من المشاة مع وجود المناطق العشبية جهة الجنوب (انظر الشكل رقم ٨،٧٤). المباني تم ترتيبها على شكل حدوة حصان حول الميناء الذي يمثل الآن جزءاً من المرسى وجزءاً للأحداث الترفيهية على المياه، والتصميم يركز في نهايته على المتحف الوطني البحري (مع غواصة ومدمرة متاخمة لها) وحوض

للأحياء المائية متطور بشكل خاص والذي نجح في التطور على نطاق أوسع. كل من هذين المبتنيين تم تصميمهما من قبل فيليب كوكس Philip Cox.



Drawing adapted from various sources by Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٨,٧٣). الخطة الأولية لميناء دارلنج Darling Harbour.



Drawing by Thanong Poonteerakul

الشكل رقم (٨,٧٤). ميناء دارلنج في عام ٢٠٠٣ م.

واليوم، يشتمل ميناء دارلنج على مركز للمعارض، ومركز مؤتمرات سيدني (الذي اكتمل عام ١٩٩٩م) وأسواق الميناء الجانبية (صممت من قبل رتكل أسوشيتس RTKL Associates, Inc. وكلاارك بيرى بلاك مور Clarke Perry Blackmore)، وعلى الجانب الآخر من الميناء وباتجاه المدينة يوجد كوكل باي وارف Cockle Bay Wharf (وهو مطعم ومنطقة ترفيهية، اكتملت في عام ٢٠٠١م). وفي اتجاه الجنوب يوجد مسرح باناسونيك آيماكس Panasonic IMAX Theatre والحديقة الصينية للصدّاقَة Chinese Garden of Friendship وملاعب للأطفال ومسرح مكشوف وعناصر مائية ومتنزهات جسر بيريمونت القديم Pymont Bridge قد تم تحويله إلى طريق للمشاة لكنه ما زال يفتح من أجل مرور القوارب ذات الصواري المرتفعة من تحته، وتحت الطرق السريعة نجد مباني مثل مراكز المعلومات.

عدد قليل من الخطوط الإرشادية شكلت التطوير في العديد من الطرق فإن العملية اتبعت النهج التكراري المتخصص للقطعة بقطعة بدلاً من أن تكون تصميمًا ناتجًا عن طريق تحديد كل العناصر قبل أن يتم التنفيذ نظراً لمتطلبات الزمن والقوي السياسية (Young, 1988). كما لاحظ فيليب لوكس "أن السياسة والاتحادات تستغرق الكثير من الوقت، ويجب الانخراط في الحياة السياسية؛ لأن السياسة تحدد التصميم النهائي" (Cox cited in Towndrow, 1991: 257). وأدت المناقشات إلى مجمل المشروع تم تجزئته مع استخدام المناظر الطبيعية لتنسيق الموقع. والفراغات الخارجية للمنطقة اكتسبت الإحساس بالوحدة من خلال تشابه موادها السطحية، واستخدام عناصر الربط مثل عناصر المياه، وتصميم موحد لوحات الإنارة في الشوارع، والمقاعد، وصناديق القمامة، والنباتات. وقد تم اختيار أنواع الأشجار لظروف المناخ ولخدمة بعض الوظائف وعلى سبيل المثال صف من أشجار النخيل في بالم جروف Palm Grove يعطي محوراً قوياً نحو الماء. وفي أماكن أخرى فإن الأشجار توفر مظلة لمناطق الجلوس، وارتفاع المباني داخل منطقة الميناء يقتصر على أربعة طوابق، وارتفاع المتاخمة لها مباشرة على جانب المدينة إلى ١٥ طابقاً. وهذا الارتفاع على الجانب الآخر من المفترض أن يكون ذا صلة بمخازن الصوف القديمة. والتنظيمات السابقة تسمح بضوء جيد وتصميم واسع، والأخير يسمح بمشاهدات لخط سماء المدينة، و المباني الثلاثة الرئيسة وهي نتاج لمكتب معماري واحد، كوكس Cox، وريتشاردسون Richardson و تيلور Taylor والعديد من العناصر العرضية الأصغر لآخرين، وماكونيل McConnel، وسميث Smith وجونسون Johnson، أيضاً ساعدت على إضافة بعض اللمسات للتطوير (الشكل رقم ٨،٧٥).

إن التطوير في ميناء دارلنج قد حدث على مرحلتين، التطوير المُعجل في الثمانينيات، والعمل بعد عام ١٩٨٨م - ذكرى المئوية الثانية، ففي المرحلة الأولى تأسست شخصية المخطط بخلق التنسيق الأساسي للموقع، ومركز المؤتمرات، وأسواق الميناء الجانبية، وفراغ المعرض والواجهة البحرية. والمرحلة الثانية وقعت بين عامي ١٩٩٦-١٩٩٨م مع موجة من الاستثمارات الخاصة في المقام الأول: مثل سيجا ورلد Sega World، وتوسيع نطاق حوض الأحياء المائية، ومسرح آيماكس و دارلنج بارك Darling Park وكوكل باي وارف. واستمرت الاستثمارات الخاصة مع امتدادات مركز المؤتمرات، وبناء ملعب شامل للأطفال.



(أ)



(ب)



(ج)

الشكل رقم (٨,٧٥). ثلاثة مناظر لميناء دارلينج في عام ٢٠٠٤م. (أ) منظر للجنوب الغربي من جسر بيرمونت. (ب) منظر يوضح الجنوب الغربي تحت الطرق السريعة ، ويظهر مسرح آيماكس على اليسار. (ج) عناصر تنسيق الموقع، تتجه نحو لجنوب تحت الطريق العام.



أحد الأسباب العامة للاستثمارات في التصميمات العمرانية هو استخدامها لتحفيز التطوير. حتى الآن الاستثمار الخاص في ميناء دارلنج قد فاق العام بنسبة ثلاثة إلى واحد مع أكثر من ١.٥ بليون دولار أسترالي تم إنفاقها على المشاريع الأخيرة وحدها، وقد حقق ميناء دارلنج تطوراً كبيراً حوله، فالمباني الجديدة تشمل الفنادق والوحدات السكنية. المستودعات قد تم تحويلها إلى شقق ومبانٍ تجارية جديدة متصلة بالميناء. وكذلك إسكان الواجهة البحرية قد طور إلى الشمال من الموقع الحالي في كينج استريت وارف King Street Wharf. وكازينو سيدني على مقربة منه. وهناك نظام السكك الحديدية الخفيفة (طور بواسطة ائتلاف القطارات الخفيفة المدعوم من حكومة الولاية) والتي تقع على طول خط السكك الحديدية المهجورة وترتبط بين المحطة المركزية في المدينة والضواحي الداخلية الغربية ويمر عبر ميناء دارلنج.

ويمتلك ميناء دارلنج خليطاً نشطاً من الاستخدامات المختلفة ويربط الناس على نطاق واسع. حيث ١٤ مليون زائر يومياً أو ما يقارب، بما يعادل ٥٥٪ من سيدني و ٢٢٪ من الأجانب، في وقت الكتابة، فإن حيز المعرض في مركز المؤتمرات قد زاد بمقدار ١٠ آلاف متر مربع (أي ١٧٠ ألف قدم مربع) مع بناء اثنين من المخازن الهيكلية الجديدة ليصبح مجموع المساحة ٤٠ ألف متر مربع (أي ٤٢٨ ألف قدم مربع) للمؤتمرات وحيز المعرض، وكانت المساعدة المالية من الحكومة قد خفضت من ١٧,٦ مليون دولار أسترالي في السنة المالية ١٩٩٦-١٩٩٧م إلى لا شيء في سنة ١٩٩٩-٢٠٠٠م. ومع ذلك لا تزال تطرح أسئلة حول ما إذا كانت الصورة المعمارية العامة القوية يمكن الحصول عليها مع بعض العناصر الإضافية. وتطرح أسئلة مماثلة عن الربط بين ميناء دارلنج والمناطق المحيطة به. من نواح عديدة أدارت ظهرها لهم. وقد تم التعامل مع الموقع على أنه جزيرة من قبل هيئة واحدة.

### المراجع الرئيسة Major References

- Darling Harbour Authority (1985). *Darling Harbour Draft Development Plan and Strategy, Planning Report*. Sydney: The authors.
- Kozloff, Howard (2001). Sydney's Darling Harbour. *Urban Land* **60** (11-12): 82-6.
- Project Sunrise Pty., Limited and Sunrise High Technologies and Design Pty., Ltd. (1983). *Urban and Landscape Design Report*. Sydney: The authors.
- Towndrow, Jennifer (1991). Darling Harbour. In *Philip Cox: Portrait of an Australian Architect*. Ringwood, Victoria: Viking, 254-64.
- Young, Barry (1988). Darling Harbour: a new city precinct. In Peter G. Webber, ed. *The Design of Sydney: Three Decades of Change in the City Centre*. Sydney: The Law Book Company, 190-213.

### التعليق

#### Commentary

لقد تم إنتاج مجموعة واسعة من مشروعات التصميم العمراني عن طريق محددات التصميم كقطعة واحدة. وقد شرعت كل من المصالح العامة والخاصة لها. وعلى نحو متزايد تضمنت تعاوناً وثيقاً بين اقتصاد القطاعين. ونظراً لرؤية شاملة فإن درجة التحكم في التصميم ومكوناته الفردية قد تختلف اختلافاً كبيراً. ووضع خطوط إرشادية صارمة للبناء والتي استخدمت في أماكن مثل سي سايد Seaside وساحة باترنوستر Paternoster Square والتي تتمتع بمرونة أكثر منها في تطبيق مخططات مثل ميناء دارلنج Darling Harbour، وإلى حد الاستشارة الكبير في جليندال Glendale. والهدف من كل هذه الخطوط الإرشادية هو خلق قدر من الوحدة البصرية، والمشاة وغيرها من أسباب الراحة للمستخدم في الوقت الذي تسمح فيه بالتنوع.

إن جودة التصميمات العمرانية تختلف اختلافاً كبيراً. والمخططات المتأثرة بالسوق مثل لادوفانس La Défense وكناري وارف Canary Wharf مستندة على سهولة التطوير ضمن إطار سوق نقدية دولية وغير مهتمة بشكل كبير بالاهتمامات المحلية. وقد أثبتت أنها جيدة بما يكفي لبيع بعض عيوب التصميم الأساسي لكنها ألغت أيضاً الفرص الضائعة، وبحكمة الإدراك المتأخر تحملوا تكاليف فرصة بديلة لوضع تصميمات أخرى يمكن أن يكون مصيرها أفضل، وفي الوقت نفسه لبي مدى أوسع من الاحتياجات، وتقابل التصميمات أهدافهم لكن كم كانت الأهداف جيدة؟ وينبغي أن يكون أحد أهداف هذين المشروعين هو توفير تشكيلة أوسع من الاستخدامات من البداية؟ وقد صدرت أخيراً دراسة، توضح بالاعتماد على قدر كبير من الأدلة العملية (وبمعنى آخر، Garvin, 1995; Punter and Carmona, 1997; Punter, 1999, 2003) حاولت وضع نموذج تنبؤي للسياق الذي وضع الخطوط الإرشادية في المناطق العمرانية لتحقيق التقدم (Soemardi, in progress). وزيادة مستوى الوضوح في صياغة وإدارة الاتصال والخطوط الإرشادية تحدد ما إذا كانت الخطوط الإرشادية سوف تمكن أهداف الخطة من أن تتقابل. والضغوط السياسية والفساد الحكومي يمكنها أن تدخل كمتغيرات.

الجدول رقم (٨,٢). نموذج يصف الدرجة المحتملة لتطبيق الخطوط الإرشادية للتصميم العمراني.

خطوات تطوير وتطبيق الخطوط الإرشادية (المرشدة)					
مستوي الوضوح	صياغة	الاتصالات	الإدارة	فعالية	المثال
عالي	أهداف واضحة محددة من الناحية التشغيلية ومعايير التقييم على أساس الأدلة التجريبية	الخطوط الإرشادية مكتوبة ومصورة والتي تم استعراضها في جلسات علنية قبل قبولها	سلطة واحدة، المخولة قانوناً لتطبيق اللوائح، والرقابة	من المرجح أن يتم تنفيذها وأقل للضرب من قبل علاقات القوة بين أصحاب المصلحة	باتري بارك سيتي Battery Park City
المتوسطة	أهداف ومعايير التقييم المحددة في الشروط العامة باستخدام كلمات مثل مناسبة	مكتوبة ومصورة وضعت وعرضت على الجمهور في المعارض كمقترحات في شكل كتابي	وكالة مركزية أو منسقة تنسيقاً جيداً وكالات متعددة، تحت سلطة واحدة	نفذت جزئياً ولكنها تخضع لأهواء التغيير السياسي	لوجياتسوي Lujiazui
منخفض	مبادئ توجيهية استشارية بدون التعريفات التنفيذية	مكتوبة ومصورة ولكن لا تخضع لأي مراجعة عامة	وكالات متعددة في نفس الوقت أو في تسلسل	تطبق في حرية تامة اعتماداً على المهندسين المعماريين والمطورين التقييم	ميناء دارلينج Darling Harbour

Adapted from Soemardi (in progress)

و يحدد الجدول رقم (٨,٢) خصائص الخطوط الإرشادية بمستوى من الوضوح في كل مرحلة من مراحل استخدامها في مشاريع التصميم العمراني، وهذه المشاريع التي هي عالية على الأبعاد الثلاثة هي تلك التي تنفذ، في حين أن المنخفضة من غير المرجح أن يتم تنفيذها وفقاً للأهداف المرسومة لها. تلك التي هي خليط من العالي والمتوسط، والمستويات المتدنية من الواضح أن تنفيذها سيكون جزئياً وسوف يسقطون على جانب الطريق. كثيراً، على أية حال، ما يعتمد على مدى قوة الأفكار التصميمية، وتوزيع السلطة بين أصحاب المصلحة المعنيين، تتضمن الضرورة المحسوسة لتنسيق العمل.

وجميع الحالات الدراسية التي تم تقديمها في هذا الفصل هي استجابة للحاجة المحسوسة لمستوى العمل المنسق. وكان الهدف ليس فقط لتحقيق النمو الاقتصادي وجودة التصميم في الاعتبار ولكن أيضاً على إدارة هذا النمو. والتطوير يمكن أن يدار من خلال إنشاء مناطق خاصة، والاستخدام الانتقائي (الموجود في المناطق) من تأجيلات البناء، والتحكم في استعمال الأرض، ووضع خطوط إرشادية و/أو ضوابط من خلال عملية مراجعة التصميم، وفي تعليقه على مشروع راتشستر اس Rauchstrasse كتب روب كارير Rob Krier:

"من أجل التوصل إلى صورة كلية متماسكة في خطة تنمية حضرية بهذا الحجم، مفهوم الكتلة يجب أن يصاغ بشكل واضح في المصطلحات الهندسية، وينبغي عدم المبالغة في تجسيد الأوهام الهيكلية التي تمثل فقط مفهوماً فنياً فردياً، ولأجل وحدة كل المعماريين، الذين يأخذون دوراً يجب أن "يمارسوا" كثيراً من الانضباط بقدر الإمكان" (Krier, 1988: 83).

وتبين الحالات الدراسية أن الممارسين العالميين المرموقين على استعداد للعمل ضمن خطوط إرشادية صارمة إذا كان الغرض منها هو وضع أهداف واضحة ومنطقية للمشروع. والخطوط الإرشادية التي يجب أن تكون قائمة على منطق واضح ودليل عملي على أنهم سيعملون على تحقيق أهداف التصميم، وخلق الإحساس بالوحدة خلال الفوضى المسيطرة عليها يعتبر أكثر صعوبة من إحساس الوحدة خلال التشابه!

وهناك قلق إزاء درجة السيطرة التي توجد في بعض التصميمات العمرانية كقطعة واحدة الواردة في هذا الفصل وخاصة في السعي للوحدة في التصميمات، والعديد من أفضل المناطق المحبوبة على مستوى العالم وذات قيم الملكية العالية جداً لها وحدة رائعة في التصميم، ولكن بالنسبة للعديد من النقاد فإن البحث عن الوحدة يمثل الأسلوب القديم في عصر الفردية، فمن حيث الإنتاج الكلي للقطاعات الجديدة للمدن والمناطق التجارية والسكنية والضواحي الجديدة، فإن العدد الذي يقع في فئة التصميم العمراني كقطعة واحدة منخفض. أحد النقاد (Postrel, 2003) يقترح "أنه إذا أنت تفهمت حق قطعة الأرض، وحق كتلة البناء، وحق الشارع، وحق الارتداد، فأني شخص يمكنه أن يبني بناءً رخيصاً" والمجموعة الباقية ما تزال رفيعة المستوى، وهي من المحتمل صائبة، وأنا أضيف "إذا أنت تفهمت طبيعة الطابق الأرضي". والسؤال يرجع إلى حقوق الأفراد للقيام بعملهم في المجتمعات الديمقراطية. عند النظر إلى الوراثة للتاريخ المضطرب من الخطة الرئيسية (وضمننا طبيعة التصميم العمراني كقطعة واحدة) والتصميم المتطور لموقع مركز التجارة العالمي، ملاحظات دانيال ليبسكيند Daniel Libeskind:

"بالرغم من أن [تصميم الموقع] ليس واقعياً كما كان في مخيلتي الأصلية (بمعنى آخر، التصميم الأصلي) يعرض بقوة نوع جديد من الفكر حول الخطة الرئيسية، وهو عكس بوستدamer بلازا Potsdamer Platz في برلين، والذي فقط هو مجموعة من الممارسين يتبعون بالضبط الذي كان على الورق... الظاهر هو الذي تغير وليس المبادئ. هذا هو الفن الذي يجعل الخطة الرئيسية مفضلة عن خطة القرن الثامن عشر التي تتبع بطاعة عمياء. نحن لا نعيش في باريس هوسمان Haussmann's Paris نحن نملك مجتمعاً متعددًا. أنا لست [حتى] مصمم [حرية] برج [بعد التعاون مع طفل ديفيد]" (cited in Lubell et al., 2004).

فالنمط المعماري لا يهم حقاً في تصميم المدن والمناطق العمرانية وليس هناك شك في أن هذا الموقف سوف يكون مطروحاً للمناقشة (انظر الفصل الحادي عشر).

إن آلية تحقيق الإحساس بالوحدة هو في البداية قانون جشتالت Gestalt law للتشابه بالرغم من أن القوانين الأخرى لجشتالت Gestalt للتنظيم البصري يمكن أيضاً أن تطبق (انظر Lang, 1987). في تشابه التصميم العمراني كان عموماً مفترض أن تكون مسألة أسلوب. له، مقترح بدلاً من التوحد في الأسلوب "بعمق الجلد" التي هناك يجب أن تكون "إعادة تفسير ناقدة" "لنظام الأساسي" للتجانس في كل بنية (Mitchell, 2003). إن المشكلة هي أنه ما لم يوضح هذا للملاحظين، فإن الوحدة لن يتم رؤيتها، وهناك، على أية حال انسجام في الفوضى أيضاً.

## التصميم العمراني قطعة بقطعة

### PIECE-BY-PIECE URBAN DESIGN

إن التداخل بين تخطيط المدن والتصميم العمراني يحدث عندما يقع اهتمام متبادل مع التصميم المادي ثلاثي الأبعاد للبيئة ، إن الأنشطة المفصلة ينبغي لها أن تتواجد ؛ لأن هذا الوسط هو عرض عام. وفي حالة التخطيط الرئيس قد يتفق تخطيط المدن مع التصميم العمراني (كما هو الحال في رانكورن Runcorn). من خلال خطط شاملة تشتمل على مجموعة من المخططات العمرانية الواضحة والتي ضمنها يحمل النظام الكامل في طياته مولد خطة البنية التحتية. وعندما يصبح التخطيط ضمن نطاق مستوى المنطقة الإداري مع وجود أنشطة ذات تفاصيل محددة والتي يجب أن تتميز بها هذه المنطقة أو المباني أو أشكال البنية التحتية التي تتطلب أن تتحملها فقد أصبحت بدورها معنية بالتصميم العمراني.

إن التصميم العمراني قطعة بقطعة لهو الطريقة الوحيدة لتحسين جودة المناطق للمدن الحالية. إلا إنها لا تتشابه كما في التصميم العمراني كقطعة واحدة والذي يبدأ بخطة ذات مفهوم ومبدأ محدد ويظهر الغاية المادية المرجوة للدولة من هذه المنطقة. وإلى حد ما إنها تبدأ بصورة ذهنية شاملة لما يجب أن تكون عليه المنطقة وما يجب أن تتضمنه لتحصل على هذا الأداء. إنها مجرد وجهة نظر بديلة لما هو عليه التصميم العمراني.

### تخطيط الأحياء والتصميم العمراني

#### Planning Districts and Urban Design

عرف كيفن لينش Kevin Lynch المناطق بأنها العامل الرئيس في الخريطة الذهنية لدى الأفراد عن المدن (Lynch, 1960) ، فالمنطقة أو الحي ، سواء محددة جيداً أم لا ، هي المنطقة الإدارية التي تتسم بنسيج متشابه من المباني من ناحية تجميعها. إنها في الغالب المنطقة التي تضم مجموعة معينة من الأنشطة ، فغالبيتها المدن لديها أحياء أعمال مركزية ؛ والعديد لديها أحياء للتسوق والترفيه والبعض الآخر لديه مناطق تهيمن عليها الأقليات العرقية.

ونأخذ في الاعتبار المدن حول العالم التي لها أحياء صينية Chinatowns. وعلى المقياس الأصغر كثير منها، على سبيل المثال، مصفوف مثل صف محلات الجواهر. إن المزج بين هذه العناصر يعطي مدينة معينة هويتها الغريبة. وفي العديد من الأماكن هذه المناطق تقع تحت التهديد وذلك بسبب تغير قيم المجتمع نتيجة للتغيرات التكنولوجية أو الاجتماعية. التصميم العمراني قطعة بقطعة يعالج المشاكل الخاصة للحي وهي طريقة واحدة لتشكيل طبيعة الحي في اتجاه معين.

التصميم العمراني قطعة بقطعة يختلف عن تخطيط المدن في استخدامه لتقسيم المناطق. في حين أن توجهات تقسيم المناطق يستخدم لحماية المواطنين من الآثار السلبية للمباني، في التصميم العمراني قطعة بقطعة فإن هذا النظام يستخدم من أجل تشجيع تشييد مبان ذات أنواع محددة و داخل منطقة إدارية محددة. مثل هذه المناطق تكون مصممة على أنها "مناطق ذات تخطيط مميز". إن المحددات التي وضعت لما هو منشود بعد البناء أو المرافق التي سيتم بناؤها ليست في أي موقع محدد ولكن في مكان ما في المنطقة، وبهذه الطريقة فإن الحي إما أن يحتفظ بسماته الحالية وإما أن يحصل على شخصية أخرى جديدة. كما أنه غير مرتبط بتصميم محدد للمباني في مواقع محددة أو عناصر من التخطيط العام، فالعديد من الأفراد لا يلاحظون مثل هذا النشاط كتصميم حضري ولكن بالأحرى بعض ملامح التخطيط. جوناثان بارنت Jonathan Barnett أشار لهذا على أنه "بناء مدن بدون بناء مبانٍ"، فالتصميم العمراني هو سياسة عامة (Barnett, 1974, 2003).

وهناك نوع آخر خاص لتخطيط المناطق وهو تحسين أعمال المناطق (Business Improvement District (BID)، فهناك أكثر من ألف في شمال أمريكا وأكثر من المئات في أماكن أخرى، ففي بريطانيا يسمونها "برامج إدارة مركز البلدة" Town Centre Management Programs. ويخلق رجال الأعمال مثل هذه المناطق لتعزيز المواقع التي يقومون بإدارة أعمالهم فيها، والهدف الحقيقي هو خلق أحياء للعمل وللتسوق ولترفيه بتجربة لطيفة وبشكل جيد، وأمن ومناسب للبيئة المحيطة. إن الآليات القانونية يجب أن تكون قائمة على بعض المستويات الحكومية لتمكن رجال الأعمال في المنطقة من فرض الضرائب على أنفسهم من أجل: (١) تحسين بيئة أحيائهم، و(٢) إقامة المناسبات الخاصة لجذب الأفراد، و(٣) صيانة المناطق بعد عمل التحسينات. فالكثير من أعمال هذه التصميمات يتضمن تنسيق المواقع - تحسين إضاءة الشوارع، ورصف أفضل للطرق، وإدراج الأشجار والنباتات الأخرى، وتنسيق الالفتات.. إلخ. وكان الهدف من ذلك هو تحسين المساحة قطعة بقطعة على حدة، من خلال العمل المباشر وغير المباشر ومن خلال الحوافز والأثر المترتب على تحسين البيئة المادية وتعزيز فرص الاستثمار.

ثلاث حالات دراسية للتصميم العمراني قطعة بقطعة سوف نتناولها هنا. وهي مختلفة في الطبيعة. واحدة منها تلقى دعاية على مستوى واسع جماهيرياً مثل المناطق الخاصة في مدينة نيويورك والتي أول ما تم بناؤها في الستينيات

عندما كان هناك خوف من أن المعالم والمميزات الخاصة بهذه المدينة تتغير نتيجة لضغوط الاستثمار. ولقد كان من المتوقع أنه إذا لم تفحص بعناية هذه النتائج فسوف يكون هناك خسارة عظيمة وهذا ما جعل مدينة نيويورك هي نيويورك. أما الحالة الثانية فهي أقرب لكونها المفاهيم التقليدية للتصميم العمراني والتي يمكننا أن نلاحظها في الغالبية العظمى على أنها مخطط للتجديد العمراني. إنها تتعامل مع المنطقة المركزية في بلفيو Bellevue في ولاية واشنطن. ولقد كان هدف هذه السياسة العامة هو جعل مركز المدينة صديقاً للمشاة. أما الحالة الدراسية الثالثة فإنها تتطلب بعض التخيل حتى تدخل ضمن مشروع للتصميم العمراني بالتعبير الذي سوف نشرحه في هذا الكتاب. إنها تحسين أعمال المناطق BID للتعامل مع فيلادلفيا المركزية.

### المراجع الرئيسة Major References

Barnett, Jonathan (1974). *Urban Design as Public Policy*. New York: McGraw Hill.  
Houston Jr, Lawrence O. (1997). *Business Improvement Districts*. Washington, DC: Urban Land Institute.  
Houston Jr, Lawrence O. (2004). Capitalist tool. *Planning* 70 (1): 26-9.

### الحالة الدراسية Case Study

المسرح وبعض المناطق الأخرى، مدينة نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية (١٩٦٧ - ١٩٧٤م)

The Theater and Other Districts, New York, NY, USA (1967-74)

في عام ١٩٦١م ومن خلال إصدار خطة التقسيم الشامل للمناطق فإن مدينة نيويورك قدمت استعمال الضواحي كحافز على خلق تصميمات طبيعية محددة. وقد كان الهدف هو تشجيع مطوري الأملاك على بناء الساحات العامة كجزء من أي تنمية جديدة. إن الحصول على أكثر من فراغ مفتوح بداخل البيئة الكثيفة لمانهاتن Manhattan كان يستحوذ على اهتمام العامة. وقد كان الزحام والكثافة السكانية المرتفعة (بأي حال من الأحوال متزامناً) وكان ينظر إليهما على أنهما مشكلتان كبيرتان في المناطق العمرانية، فالملتحم القائم على مبادئ الديمقراطية وحقوق الملكية الفردية يتضمن رمز تقسيم المناطق الجديد على بند الفراغ العام المفتوح في الاتفاقية بين الجهات الرسمية للمدينة وأصحاب التنمية الخاصة عند رغباتهم في البناء. ولقد كان الأمل معقوداً على أن التصميم العمراني قطعة بقطعة سوف يخلق لنا فراغات مفتوحة أكثر. كان هناك تطلع للحصول على عمارة عالية الجودة وعرض علاوات على شكل فراغات إضافية للقائمين على التنمية في حالة التصميم الجيد. إن المشاكل القانونية في تعريفها "للتصميم الجيد" قد أثبتت ذلك عملياً بشكل عظيم، ولكن يتم متابعة الفكرة.

إن التغيير في نظم تقسيم المناطق جعل المحترفين القائمين على تصميم هذه المدن يعملون بطريقة جديدة. فلقد كانوا مصممي سياسة يعملون في مستوى المناطق الإدارية بدلاً من المصممين العمرانيين الذين يعملون على التصميمات التصورية المحددة أو الخطط الرئيسية. فلقد كانوا يعملون كتجار للفراغات الموجودة بين المباني و يستبدلون احتياجات المصلحة العامة بفضاء الأرضية الخاص بدلاً من التخطيط العام. ولم يتعاملوا بالرغم من ذلك مع جميع المشاكل التي يتعرض لها قلب المدينة الهابط والتي واجهاها جون ليندساي John Lindsay ومخططو المدينة، وذلك عندما أصبح رئيساً لبلدية مدينة نيويورك عام ١٩٦٦ م.

إن الستينيات والسبعينيات كانت فترة اضطرابات في الولايات المتحدة، فلقد كانت معدلات التضخم عالية بمعايير أمريكا الشمالية، و عقود العمل الرئيسية أبطأت في التقدم، وأعمال الشغب العنصري تدل على الإحباط الذي تمر به مجموعة من الأقليات. فالشواذ جنسياً والمدافعون عن الحريات المدنية كافحا من أجل الحقوق الذاتية. والمبادئ الأخلاقية الناتجة عن حرب فيتنام والاغتيالات السياسية قد أرسلت مواطني الولايات المتحدة والعديد من الشعوب حول العالم ل يبحثوا عن الروح، فالنسيج المادي الخاص بقلب المدن في البلاد كان في تناقص سريع مثله مثل المواطن والصناعات التي انتقلت إلى الضواحي، وإلى أجزاء أخرى من القارة. فلقد كان الشعور بأن هذه السياسات العمرانية يجب أن تنمي قطاعات معينة من المدن من أجل خلق نوع من التغيير. إن التصميم العمراني لمدينة نيويورك أصبح بمثابة أساس سياسي. فالاختلاف والتمييز بين التصميم العمراني والتخطيط على المقياس الطبيعي (والاجتماعي والاقتصادي) أصبح غير واضح.

كان جون ليندساي John Lindsay رئيساً لبلدية مدينة نيويورك لفترتين متتاليتين في الفترة ما بين ١٩٦٦ - ١٩٧٤ م. وكان لديه إيمان عميق على أن مستقبل الولايات المتحدة كامن في نشاط مدن ديناميكية ومتنوعة. وأن قوى السوق سوف تشكل هي الأخرى المدن بشكل إيجابي ولا توقف هبوطها. ولقد أدرك أيضاً أن محاولة المنافسة ضد قوى السوق كانت مجازفة متهورة؛ بل كان لابد من الاستفادة منها. وتسخيرهم وجه الناظر إلى أفكار جماعات المجتمع المحلي. وكان لابد من التخطيط على مستوى الضواحي. الأهم من ذلك، إنه أنشأ مجموعة التصميم العمراني لبدء مشاريع من شأنها أن توقف "نزيف" حياة المدينة. ليندساي أعطى الفريق دعماً خلال فترة ولايته.

إن المنتج الرئيس لهذه المجاميع هو خلق سلسلة من "المناطق الخاصة" في المدينة ووضع حافز رموز التقسيم التي طورت في عام ١٩٦١ م. وهذه المناطق الخاصة تتضمن منطقة المسرح Theater District، والتقسيم الخاص لمنطقة ميدان لينكولن Lincoln Square Special Zoning District، ومنطقة الطريق الخامس Fifth Avenue District، ومنطقة شارع جرينتش المميزة في مانهاتن السفلى Greenwich Street Special District in Lower Manhattan، ومناطق مانهاتن السفلى لمدينة باتري بارك Lower Manhattan Districts of Battery Park City (انظر الفصل الثامن)، ومهبط مانهاتن Manhattan Landing.

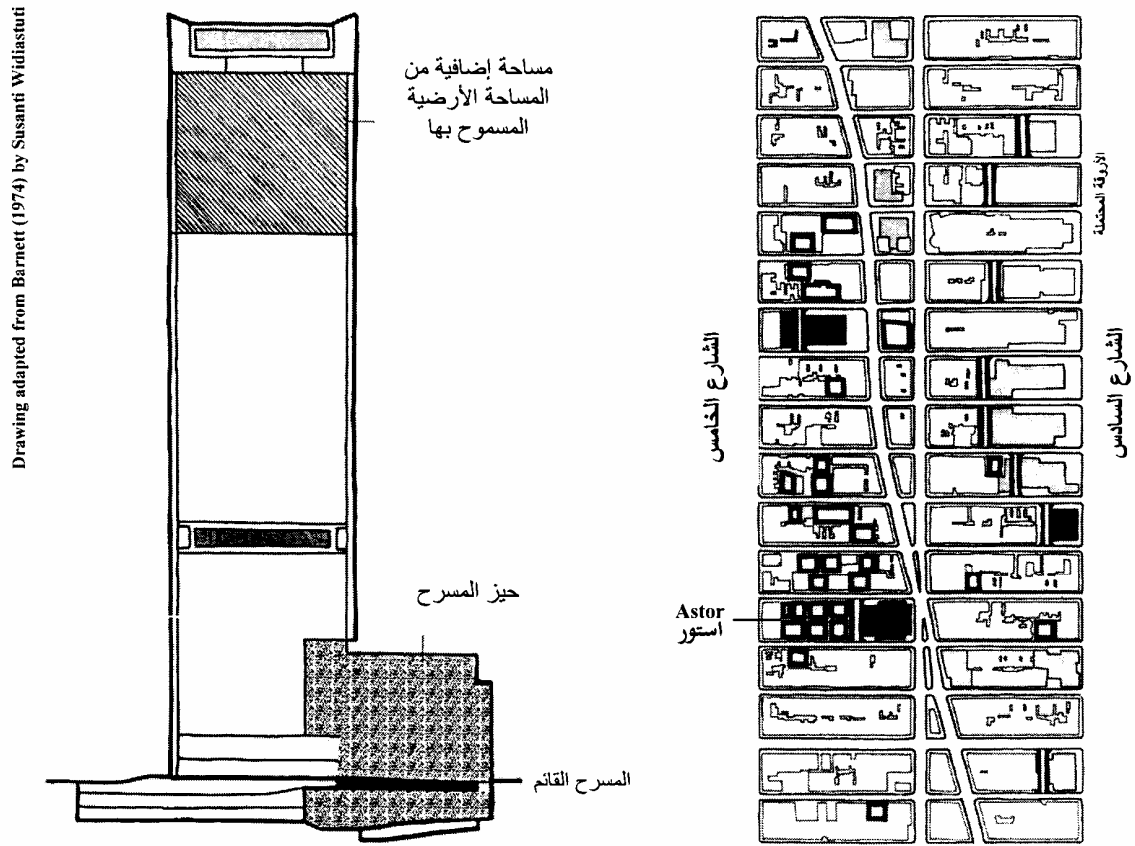


إن القواعد الخاصة بتقسيم الأراضي عام ١٩٦١ م سمحت حتى ٢٠٪ أكثر لمساحة الدور عن الذي تسمح به القوانين codes ، وذلك إذا كانت الساحات الموافق عليها متضمنة في تصميماتها المكاتب و المباني السكنية. لقد كانت تعتمد على أسطورة مشهورة وهي أن أي مكان مفتوح في المدينة هو شيء جيد. هذه الأفكار انعكست على نماذج معاصرة وحديثة للتصميم العمراني إن الشهرة التي حظيت بها هذه القواعد مع مطوري العقارات أدت إلى نتائج أقل من المرجوة. فقد أصبحت المباني كالأبراج المعزولة والمحاطة بأماكن غير مرتبطة وفراغات واسعة مفتوحة بلا هدف و غير متصلة بواجهات الشوارع أو أشعة الشمس (مثال الطريق السادس انظر الشكل رقم ٩.١ ، كذلك (Kayden, 2000) لأمثلة أخرى). إن الاستمرارية في اعتبار الشارع هي أساس الحياة في المدينة قد فقدت ، والدرس المستفاد هنا أن تصميم عناصر التخطيط العام للمدن يجب أن يتم تخيله ضمن رؤية وخطة أكبر للتصميم العمراني ، وكان التشريع الخاص للمنطقة هو الرد. ولقد تأسست هذه المناطق الخاصة منذ عام ١٩٦٧ م على التوالي. وكان أولها منطقة المسرح ثم امتدت من الطريق السادس إلى الثامن من الشرق للغرب ثم من شارع ٤٠ إلى ٥٧ من الجنوب للشمال (انظر الشكل رقم ٩.٢). واجهة سوق مزدهرة للفراغ التجاري والمسارح التقليدية الشرعية لم تجذب الاستثمارات المالية ولا حتى المسارح المتواجدة بالفعل كانت تخلق وتدر العائد الكافي على رأس المال المستثمر لضمان بقائها في مواجهة الفائدة المحتملة من الاستثمار في أماكن المكاتب. فماذا سوف تفعل نيويورك بدون برودواي ومسارحها كمصدر من مصادر الجذب ؟



الشكل رقم (٩.١). ساحات غير متواصلة على الطريق السادس، في نيويورك في عام ١٩٩٣ م.

إن مجموعة التصميم العمراني اتخذت على عاتقها ابتكار آليات من أجل الحفاظ على شخصية المنطقة مرتكزة على افتراض أن اهتمام كل فرد أن يحصل على مسرح في المنطقة. وهنا يجب العثور على وسائل للحفاظ عليها ويتم بناؤها عندما لم يكن هناك تمويل مباشر من المستثمرين المهتمين بهذا العمل. لقد طورت مجموعة التصميم طريقة محفزة ومعدلة لتقسيم المناطق. إنها آلية بسيطة لكنها تتضمن العديد من المناقشات قبل تأسيسها. إن التشريع يجب أن يمر عن طريق مهام التخطيط وتقدير هيئات المدينة، وذلك أكثر من كونه سياسة أو نظام يغطي اتساع المدينة. والحافز هنا يكون مفصلاً ومحددًا لكل منطقة، ففي حالة منطقة المسرح كان الموضوع المحدد هنا هو خلق استثمار في المسارح وأن يكون متاحاً تجارياً للقائمين على تنمية وتطوير أملاكهم كما حدث في تشريع عام ١٩٦١م. فنحو ٢٠٪ من مناطق الأراضي قد عرضت على القائمين على التنمية كعلاوة لهم في مقابل بناء مسرح داخل المباني الجديدة (انظر الشكل رقم ٩.٣).



الشكل رقم (٩،٣). أحد أماكن آستور Astor ويوضح المسرح الجديد وإمكانية إضافة مساحات لفراف الأذوار.

الشكل رقم (٩،٢). منطقة المسرح، نيويورك وقد أسس عام ١٩٦٢م والمسارح الجديدة مشار إليها بمساحات اللون الأسود.

وبهذه الطريقة أصبحت الفنون مدعومة مادياً بشكل غير مباشر من القطاع الخاص. وحالة الاختبار هنا كانت موقع فندق آستور القديم Old Astor Hotel لقد كان رئيس البلدية ليندساي بنفسه مرتبطاً بشكل مباشر بالمفاوضات مع مطوري الأملاك، ونجاح هذه العملية يعود إلى فضله الكبير بتدخله الشخصي، وبعد ذلك بنى مسرحاً آخر جديداً وقد تبعه العديد.

إن كل تخطيط مناطق مدينة نيويورك كان يخدم أغراضاً مختلفة، وبالتالي كان لها تنظيمات وحواجز، حتى لو بشكل ما كانت غير مهندمة. والطريق الخامس هو واحد من أكبر شوارع العالم للتسوق. وكان الهدف من التخطيط لهذه المنطقة هو الحصول على بيئة حيوية دائمة وأيضاً حماية المنفعة الخاصة بأكبر المحلات التجارية المقامة على طول الطريق الخامس. إن الموقع الإستراتيجي لهذه المحلات جعل أصغر واجهة من المتاجر تباع خليطاً واسعاً من السلع بالتجزئة اقتصادياً. وقابلة للحياة. وهناك خط متواصل من المحلات التجارية المواجه للشارع مع حد أدنى من التداخل للساحات العامة، والمصارف ومباني المكاتب والمداخل توفر التسوق المثالي وبيئة عرض للمحلات. نتيجة لذلك وعلى خلاف مرسوم التقسيم الخاص بالمناطق لعام ١٩٦١م والتشريع الخاص بالطريق الخامس قد منع بند فراغ الساحة على الشارع. كذلك فقد انفصلت عن تقسيم المناطق التقليدية ذات الاستخدام الواحد والتي تتضمن خليطاً من استخدامات التقسيم الذي يشجع تواجد مزيج من الإسكان والعمل وأماكن البيع بالتجزئة داخل المبني الواحد.

ولقد كان النجاح نتيجة لهذه الجهود المختلطة وبالرغم من ذلك، فإن برودواي ما زالت برودواي والطريق الخامس ما زال الطريق الخامس. وفي منتصف السبعينيات كان قد بني عدد أربع مسارح جديدة في منطقة المسرح، كما نراها في هيئة كتل مصممة (انظر الشكل رقم ٩،٢). وكان الأمل معقوداً على أنه بقدم عام ٢٠٠٠م سيكون هناك نصف ستة أخرى مضافة إلى التصميم قطعة بقطعة، ولكن ذلك لم يحدث. واليوم وعلى الرغم من ذلك ستظل منطقة برودواي هي منطقة المسرح والعمل الخاص بمجموعة التصميم العمراني يؤدي إلى مزيد من النماذج المبتكرة، فمناطق ميدان التايمز على سبيل المثال تمت ترقيته في أواخر التسعينيات وبدايات الألفية الثانية.

### المراجع الرئيسة Major References

- Barnett, Jonathan (1982). The evolution of New York's special zoning districts *In An Introduction to Urban Design*: New York, Harper and Row, 77-93.
- Kayden, Jerold S. (2000). History. In *Privately Owned Public Space: The New York City Experience*. New York: John Wiley, 7-19.

### الحالة الدراسية Case Study

وسط بلفيو، واشنطن، الولايات المتحدة الأمريكية: وسط المدينة التجاري في ضاحية جديدة. (من عام ١٩٨٠م حتى الحاضر)

#### Central Bellevue, Washington, USA: A New Suburban Downtown (1980 to the Present)

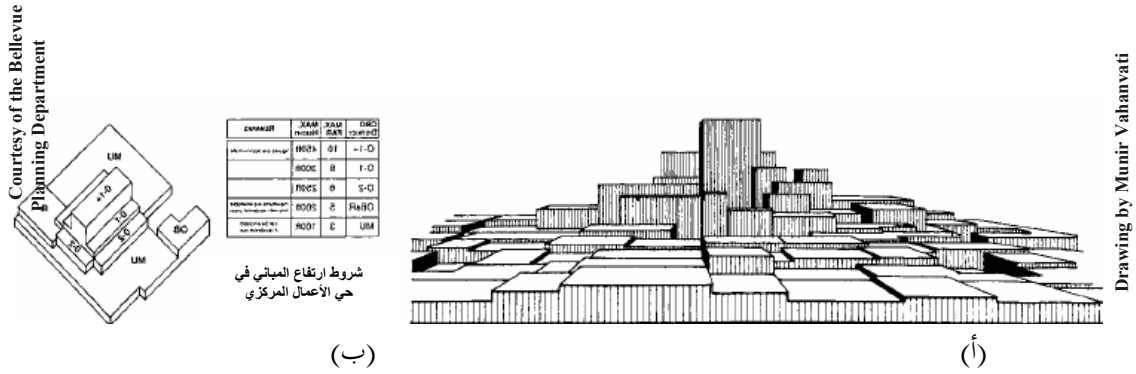
تقع مدينة بلفيو على نحو ١٠ أميال (١٥ كم) شرق سياتل عبر بحيرة واشنطن. والمدن تتصل بواسطة اثنين من الكباري العائمة. وكمدنية تسع ٩٠ ألف نسمة، فإن بلفيو تقع في وسط إقليم ذي نمو سريع حوالي ٣٨٠ ألف نسمة (في عام ٢٠٠٠م). في الخمسينيات، كان بها مركز تقليدي به مبانٍ ارتفاعها اثنين أو ثلاثة أدوار على طول شوارعها الرئيسية.

و خلال الستينيات والسبعينيات، نجد أن منطقة الأعمال المركزية CBD في بلفيو قد كسبت وجود مركز تسوق إقليمي مثالي. والانتشار العشوائي لعدد من مباني المكاتب بارتفاع من ٦-١٣ طابقاً بالإضافة إلى أدوار الردود وذلك حسب الأساليب المعمارية الحديثة. أما في منتصف السبعينيات فقد اتخذت المنطقة تصميماً شرقياً لتسهيل استخدام السيارات، وبحلول الثمانينيات أصبح السير في المنطقة مطلباً أساسياً. ونجد أن المنطقة السكنية المتاخمة لمنطقة الأعمال المركزية أصبحت مهددة بسبب زيادة مشاكل مرور للسيارات والتلوث مع الخوف من المستقبل أن تصبح مدينة متأخرة وتصبح خارج نطاق التنمية. بالإضافة إلى ذلك فإن السكان خافوا من أن انتشار المباني المكتيبة الجديدة في المناطق السكنية. وعلى الأطراف المحيطة بالمدينة وفي مقاطعة كينج King County والتي تعتبر بلفيو جزءاً منها كان هناك شريط تجاري قد تم تنميته، وكان ينظر إليه على أنه يشكل تهديداً على الجدوى الاقتصادية لمنطقة الأعمال المركزية في بلفيو.

في منتصف السبعينيات كان هناك طلب لبناء مركز تسوق إقليمي عالي المستوى في مقاطعة كينج خارج بلفيو. وهذا الطلب قد تم رفضه تبعاً لقانون السياسة البيئية القوية لولاية واشنطن، على أساس أن هذا سوف يؤدي إلى تدهور البيئة. لهذا تم استخدام أداة غير تصميمية من أجل تعزيز نجاح وسط مدينة بلفيو، وفي نفس الوقت وجب علينا مجهود إيجابي إذا أردنا أن تصبح منطقة الأعمال المركزية CBD بمثابة مصدر جذب. لقد رسمت لجنة تخطيط مدينة بلفيو خططا ثانوية لإيقاف أي إعادة لتقسيم المناطق السكنية إلى الاستعمال التجاري. وليس مسموحاً لأي مبنى خارج مركز المدينة بأن يكون نسبة مساحة الدور فيه Floor Area Ratio (FAR) أكثر من ٠.٥ بالنسبة لمساحة الأرض المخصصة للبناء عليها (أو بمعنى آخر مساحة الدور القابلة للاستعمال يمكن أن تكون أكثر من نصف حجم الموقع). إن FAR لم يوقف تنمية الفراغ التجاري لكنه أدى إلى نوع من التطور مثل المتبع في الحرم الجامعي وذلك على طول الطرق السريعة خارج مدينة بلفيو، إنه نوع من التنمية الذي قبله السكان.

في وقت مبكر من الثمانينيات وما تلاها كثير من جهود التخطيط (والتنمية) في بلفيو قد تم تركيزها على منطقة الأعمال المركزية CBD. إن المخططين المتخصصين التابعين للجنة تخطيط مدينة بلفيو اتخذوا قراراً بتشجيع كل أنواع التنمية الرئيسية في بلفيو حتى تتركز في منطقة الأعمال المركزية. والهدف هو الحصول على الحياة "حتى لو مخالفة" باتجاه وسط المدينة حيث الاستخدامات المختلطة والكثافة السكانية العالية في المناطق العمرانية إلى وجود مكان لممرات المشاة، ونظام العبور بالحافلات بعد تجديده، ومواقف السيارات كجزء من المباني. واحدة من أهداف

التخطيط هو تشجيع استخدام نظام المرور. وتبنى مجلس مدينة بلفيو هذا الهدف كسياسة، وذلك في عام ١٩٨١م. إن مركز النقل المركزي الذي صممه زيمر جنسول فراسكا Zimmer Gunsul Frasca قد بني بتكلفة مقدارها ٥ مليون دولار أمريكي، ومتضمن في خطة مركز المدينة لتشجيع استخدام وسائل النقل. والخطوة الثانية كانت تطوير تصميم خطوط إرشادية للتنمية الجديدة القائمة على الرغبة في جعل منطقة المشاة منطقة جذب. هذا وقد اتخذت مجموعة من الخطوات، فمتطلبات المواقع الخاصة بالسيارات لكل مبنى كانت تخفض من خمسة أماكن لكل ١٠٠ ألف قدم مربع (حوالي ١٠٠ م<sup>٢</sup>) من التنمية إلى ثلاثة أماكن. ومن الأمور التي شجعت قيام مشروع هي السماح بالارتفاعات العالية للمباني في مقابل توفير الراحة على مستوى الدور الأرضي. في عام ١٩٨٤م قام مجلس مدينة بلفيو بتبني فكرة المدرج أو كعكة الزفاف، فترتيب التقسيم الذي نظم الارتفاع الخاص بالمباني، جعل المباني الأطول تكون في المنتصف أما بالنسبة للأقل طولاً (مثل المنازل العائلية أو الفردية) فتكون المحيط القريب من المجاورة السكنية (انظر الشكل رقم ٩،٤ و ٩،٥، وكذلك صفحة رقم ٤٨١).



الشكل رقم (٩،٤). استعمال لائحة الارتفاع لمعظم الأبنية المنفذة في بلفيو. (أ) صورة نموذجية "كعكة الزفاف" تحليل ارتفاع المباني. (ب) نظم ارتفاع المبنى بمدينة بلفيو.



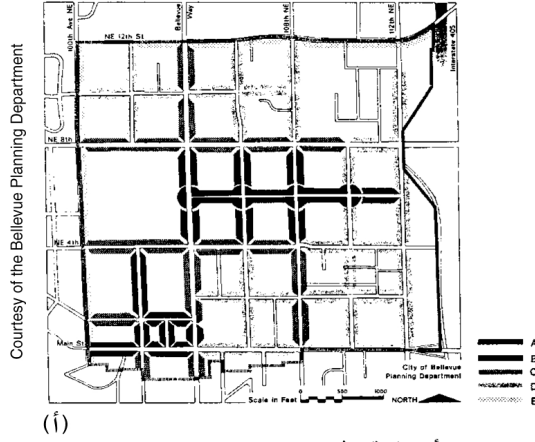
الشكل رقم (٩،٥). وسط بلفيو في عام ١٩٩٣م.

واحدة من وسائل الراحة التي فكر المخططون في عملها هي وضع ممر للمشاة يمر عبر مركز المدينة. ولقد كان هناك شعور بأن ممرات المشاة في منتصف الكتلة السكنية تحتاج الوصول إليها ؛ لأن الكتلة كانت بطول ٦٠٠ قدم ؛ أي ١٨٠ م تقريباً. وكانت التنمية الجديدة الخاصة بمنطقة وسط المدينة التجاري تتطلب أن نمدّها باتصال مع هذا الممر. وكانت الخطوط الإرشادية لتلك الوصلات عن طريق نوع الشارع المطور بتعاون مع اللجنة المكونة من هؤلاء الأفراد ملاك الأراضي على طول الممر بالإضافة إلى فريق العمل الخاص بالتخطيط لهذه المدينة (انظر الشكل رقم ٩,٦). هذه الخطوط الإرشادية ليس لها أساس قانوني لكنها قائمة على الاستشارة. ولقد كان الأمل ينحصر في أن نظام القطعة بقطعة الناتج من بناء المطورين الفرديين لمبانٍ فردية سوف يخلق منطقة مركزية جديدة للأعمال على طول الخطوط المقترحة من قبل لجنة تخطيط المدينة. إن التفاصيل المقترحة الخاصة بالمباني الجديدة يجب أن تسلم من قبل معماريها ، لمراجعة قدرتهم على تطبيق الخطوط الإرشادية للتصميم خوفاً من التأخير المشروط بتنمية المباني ؛ حيث إن التأخير يكلف المطورين الأموال.

إن الخطوط الإرشادية تعتمد على سلسلة من الاقتراحات ، فالعناصر الخاصة بمركز المدينة يجب أن تكون جزءاً من النظام ؛ وإن واجهات المباني يجب أن تتجه نحو ممر المشاة (كما في الشكل رقم ٩,٧). هذا الهدف الأخير يمكن أن يتحقق بتوفير أماكن للجلوس ، متاخمة للممر ومصممة حسب الظروف المناخية وعمل نقاط مركزية واستطلاعية على طول الطريق للحصول على أنشطة ليلية ، إلخ. اثنتا عشرة مجموعة من الخطوط الإرشادية تم تطويرها. كان هناك طرق رئيسة أو طرق ثانوية ، وحواط للممرات ، وقطاعات طويلة ، واستمرارية للعناصر ، وعناصر التنوع والحياة النباتية ، ومعابر الشارع والاستمرارية لهذه العناصر . ومتاخمة الأبنية المستخدمة ، ومن أجل إدارة هذا النظام (Hinshaw, 1983). مثل هذه الأشكال غالباً لا تتواجد في دراسات التخطيط ولكن محددة لخطوط إرشادية لمركز مدينة بلفيو.

ولتحسين جودة المنطقة المركزية بلفيو كان هناك مقترح بعمل متنزه كبير لنحصل على الاعتماد المالي عن طريق عائد السندات الصادرة من المدينة. إن الاستفتاء العام على إصدار السند يتطلب أغلبية عظمى (أي ٦٠٪) لكي تمر ، وبفارق ضئيل. إن الدافع لبناء المتنزه كان قد تمت الموافقة عليه عن طريق مجلس المواطنين ، وتم تمويله برأس مال خاص وكبير. لقد تم تطوير هذا المتنزه للتصميم حسب الخاص بالمعماريين بيكلي/ ميرس Beckley/Meiers.

ما هي النتيجة لكل هذه الجهود؟ إن التنمية لمركز بلفيو اتخذت على أنها نموذج بين القطاع العام والخاص للمشاركة في التنمية.



(أ)

## (أ) حقوق المرور

حقوق الطريق المحددة (أ) سوف تحصل على أعلى توجيه للمشاة. وهذا سوف يتم إنجازه بواسطة التأكيد على علاقة المصمم بالمستوى الأول من الهيكل والفراغ الأفقي وخط الأفق. هذه العلاقة يجب أن تؤكد في المدى البعيد المحتمل على كل من: المداخل البصرية والطبيعية من وإلى المباني. بالإضافة إلى راحة وملاصق حيز المشاة. ولكي يتم إنجاز المستوى المأمول من الحيوية والتنوع في التصميم ونشاط الناس على حق المرور. سوف يتم إدراج نشاطات البيع بالتجزئة والتسويق في التصميم.

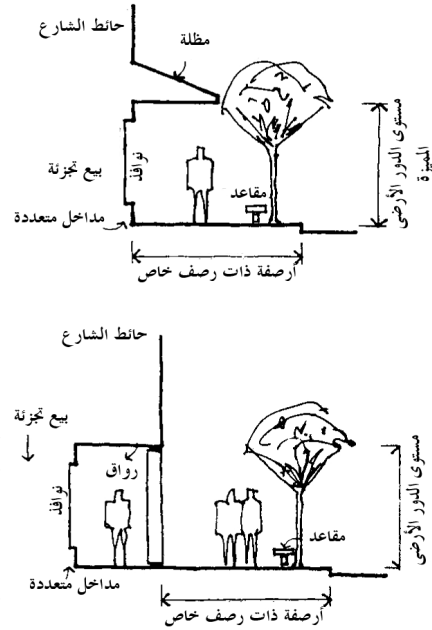
## الخطوط الإرشادية

- ١- حدود مستوى الطريق سوف تبرز بنشاطات البيع بالتجزئة.
- ٢- الخصائص الآتية سوف تتداخل مع تصميم الهيكل
  - نوافذ تعطي مجال للرؤية
  - حوائط الشوارع
  - مداخل متعددة
  - مظلات أو أروقة

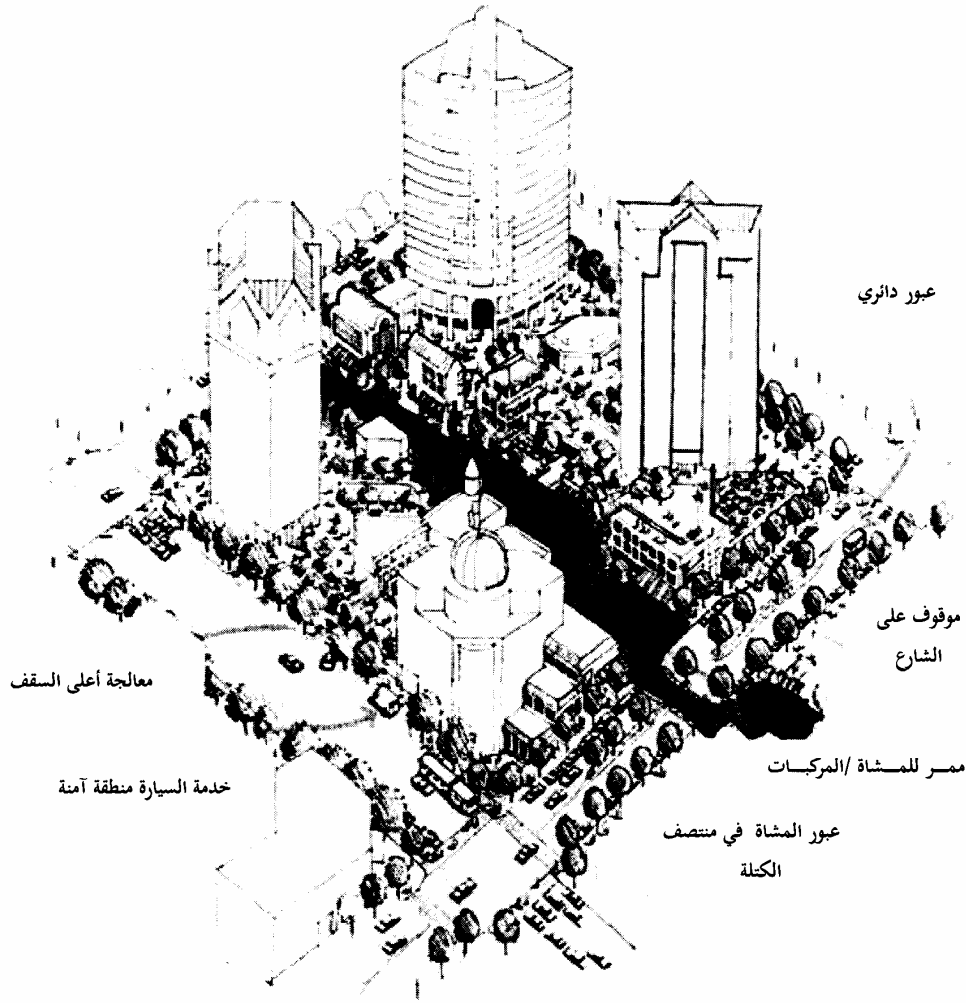
## ٣- الخصائص الآتية تدخل في تصميم الأرصفة

- رصف ذو معاملة خاصة لوضع المقاعد
- ٤- هذه الخصائص الإرشادية لعلاقات الأرصفة بالمباني تستعمل كروابط مع الخطوط الإرشادية الأخرى التي تستعملها المدينة. في هذه الحالة تتداخل الخطوط الإرشادية مع مزيلاتها بشارع بليفيو (Bellevue). مسار المشاة الرئيسي للمساحات العامة المفتوحة. الخطوط الإرشادية الأكثر تحديدا الآن أو التي سيتم تعديلها في المستقبل تأخذ الأسبقية.

(ب)



الشكل رقم (٦, ٩). أهداف التصميم والخطوط الإرشادية لشارع وسط بليفيو Central Bellevue Streets. (أ) حي الأعمال المركزي CBD مخطط الشارع. (ب) الخطوط الإرشادية لشارع نموذج أ.



الشكل رقم (٩,٧). ممر للمشاة والمركبات ، ووسط بلفيو Bellevue.

كثير من التنمية التجارية قد حدث في بلفيو كنتيجة لهذه الجهود. وبحلول منتصف التسعينيات، كان هناك نحو ١٠ مليون قدم مربع من الأماكن التجارية وأكثر من نحو ٣٠ ألف وظيفة في منطقة وسط المدينة. وتصاعدت أسعار الأراضي، مما أدى لزيادة الإيرادات الضريبية للمدينة. ومن الآثار الجانبية لهذه النجاحات، الارتفاع المتلازم لأسعار الأراضي، و المنازل غير المدعومة في منطقة الأعمال المركزية (هدف الخطة)، كل هذا جعل الحصول على سكن أمراً بعيد المنال. إن القيود المفروضة على وقوف السيارات وكذلك الحظر المفروض على ساحات وقوف السيارات تعني أن مطوري المشاريع المحتملة سوف يقومون بالاستثمار في مكان آخر، ولكن هناك أيضاً ١٥٪ من العاملين يستخدمون نظام النقل العام وآخرين بنسبة ١٣٪ يستخدمون السيارات التي تستهلك النفط سواء بنزين أو غاز. قد تكون هذه الأرقام منخفضة ولكنها مرتفعة بالنسبة لضوابط منطقة الولايات المتحدة.



## المراجع الرئيسية Major References

- Hinshaw, Mark L. (1994). Transforming suburbia: the case study of Bellevue, Washington. In Brenda Case Scheer and Wolfgang Preisner, eds., *Design Review: Challenging Urban Aesthetic Control*. New York: Chapman and Hall, 111–18.
- Miles, Don C. and Mark L. Hinshaw (1987). Bellevue's new approach to pedestrian planning and design. In Anne Vernez Moudon, ed., *Public Streets for Public Use*. New York: Van Nostrand Reinhold, 221–31.
- Punter, John (1999). The city of Bellevue. In *Design Guidelines in American Cities: A Review of Design Guidelines and Guidance in Five West Coast Cities*. Liverpool: Liverpool University Press, 57–65.

## الحالة الدراسية Case Study

منطقة مركز المدينة، فيلادلفيا، بنسلفانيا، الولايات المتحدة الأمريكية: منطقة تحسين العمل (من ١٩٩٠م حتى ١٩٩٥م وتستمر حتى ٢٠١٥م والاستمرار الأحداث حتى ٢٠٢٥م)

The Center City District, Philadelphia, Pennsylvania, USA: A Business Improvement District (1990 to 1995, Continuing to 2015; Now Continuing to 2025)

وسط فيلادلفيا، والمعروف بمركز المدينة تم تعريفه على أنه المنطقة الواقعة بين نهر ديلاور Delaware ونهر شويكيل Schuylkill وبين شارع فين السريع Vine Street Expressway والشارع الجنوبي South Street، فهي منطقة واقعة على بعد نحو ٢٠ دقيقة سير من دار البلدية، إنها قلب المدينة التاريخي (وتأسيس الولايات المتحدة) يقع بداخلها. إن هذه المنطقة لم تَرَ الاقتصاد الغامر والتدهور البيئي الذي مرت به العديد من مراكز المدن بالولايات المتحدة في الستينيات، ولكنه كان ركوداً. فلقد تم البدء في إنشاء مركز مؤتمرات جديد في أواخر الثمانينيات وبدأ التشغيل أوائل التسعينيات. إن هذه المبادرة المثيرة للجدل كانت بمثابة جزء من الجهود الرامية لتنشيط مركز المدينة. أعداد من التصميمات العمرانية الأولية وجهود التخطيط خدمت المدينة كسوابقها.

إن المغامرة في تخطيط المدن والتصميم العمراني تحت إدارة إدموند باكون Edmund Bacon أدت إلى تنشيط (وتحسين) مجتمع مجاورة هيل Hill الشديدة التدهور ومناطق داخلية أخرى من المدينة، وتوحيد نظام السكك الحديدية، وتطوير المعارض الداخلية لمركز التسوق بالمدينة، فمنذ السبعينيات وهناك زيادة في أعداد الأسر التي تعيش على بعد ميل واحد (١٦٠٠م) من دار البلدية (على الرغم من أن هذه الزيادة لم تكن مصحوبة بالتساوي مع الزيادة الكبيرة في عدد السكان).

إن السكان في حد ذاتهم وبشكل عام أثرياء، وعدد غير متكافئ حوالي ٣٧٪ يذهبون سيراً على الأقدام، وحوالي ٦٠٪ لا يمتلكون سيارات، وبالرغم من نجاح مركز المدينة لأنه جزء من بعض الأماكن والشوارع المحيطة إلى النفس إلا أنه كان يوجد به بعض مظاهر الفقر والقذارة. بالإضافة إلى ذلك كان هناك العديد من المحليين يمزجون بين المحلية والعالمية مع قليل من الاهتمام بفيلادلفيا عن كونها مصدر دخل وعائد سوف يرتفع بالأعمال الرئيسية

محلياً (Lehman, 2000). أدركت الحكومة الخاصة بالمدينة أنها غير قادرة على عمل التحسينات. إذاً فماذا سوف تفعل المنطقة؟

إن منطقة مركز المدينة CCD، وهي سلطة بلدية، كان قد تم تشكيلها بدعم من المسؤولين بالمدينة و مجتمع رجال الأعمال في عام ١٩٩٠م. ووفقاً لقانون الولاية أنه إذا اعترض أكثر من ٣٠٪ من أصحاب الأملاك فلا يمكن أن يحدث ذلك، ونسبه المعارضة لم تصل إلى هذا الرقم. إن تشكيل منطقة مركز المدينة لاقى دعماً أيضاً من مجلس المدينة الذي كان له سلطة التشغيل حتى عام ١٩٩٥م بنسبة تصويت ١٤ : ١. وهذه السلطة قد امتدت من عام ١٩٩٤ - ٢٠١٥م و مرة أخرى من ٢٠٠٤ - ٢٠٢٥م.

كان بول ليفي Paul Levy يترأس منطقة مركز المدينة، وقد كان من الأكاديميين بجامعة بنسلفانيا، والتي كان مجلس إدارتها يتكون من ٢٣ عضواً، كان لهذا المجلس السلطة لمطاردة نسبة صغيرة من أصحاب الأملاك الذين لم يقوموا بسداد مستحقاتهم. وكانت ميزانية منطقة مركز المدينة (تقريباً ١٤ مليون دولار من حصيلة الضرائب على الأملاك). الجزء الأول يذهب إلى إيراد تنظيف رصيف المشاة (والمقدمة من مقاولي القطاع الخاص) وجزء للسلامة العامة. وقد زاد الاهتمام فيما بعد، فلقد كان الهدف هو زيادة أعداد الأشخاص في الشوارع سواء من عمال أو سكان أو أصحاب المحلات أو المتسوقين والسياح ورواد المؤتمرات والأشخاص القادمين للترفيه لإحياء عام ١٩٤٨م (Levy, 2001: 190).



Photograph by George L. Claffen, Jr., FAIA

الشكل رقم (٩،٨). شارع السوق في مركز مدينة فيلادلفيا في عام ٢٠٠٤م.



الشكل رقم (٩,٩). عامل صيانة الشوارع ويرتدي الزى الموحد، في شارع السوق، فيلادلفيا في عام ١٩٩٣م.

في عام ١٩٩١م قام المجلس بطلب مقترحات وتلقى ٧٥ رداً على مطالبة من الأفراد والمجموعات وذلك من أجل برامج الأمن و النظافة وهي متضمنة إزالة الشعارات والتي كانت من الضروريات لتحسين جودة المنطقة وذلك برعاية السلطة القضائية. هذا النجاح للمجلس أعطاه الثقة وكذلك لأعضائه في الأنشطة التي يقومون بها. وفي العام الخامس من قيامه قرر المجلس البدء في برامج الارتقاء بالشارع، فعلى مدار ٢٠ سنة ارتفعت قيمة السندات إلى ٢١ مليون دولار أمريكي للتمويل وهذا يكفي لعمل التحسينات اللازمة لمظهر الشارع. ولقد ساهمت المدينة في هذا المبلغ بنحو ٥ مليون دولار، ولقد كان الهدف هو تأسيس الشكل الجديد لكي ترتفع بمستوى المدينة. ولقد تحسن خلق هذا المظهر من خلال إضاءة قياسية للمشاة، وأشجار جديدة للشوارع، وخرائط ولافتات جديدة تخدم المشاة وإعادة رصف الشوارع، ولم تنسَ في التصميمات حركة أصحاب الكراسي المتحركة عن طريق إضافة نهايات حجرية خاصة للأرصفة. واتخذ أيضاً مجلس منطقة وسط المدينة CCD على عاتقه إصلاح وتجديد أشجار الشوارع المتواجدة بالفعل والتي ضعف الكثير منها من إدارة المدينة. (انظر الشكل رقم ٩,٨ و ٩,٩).

في كل هذه الجهود كان الاهتمام بالبعد الثالث للمدينة محدوداً، وذلك من أجل عمل نماذج وخطوط إرشادية استشارية. ولكن كيف سيكون الحال بالنسبة لأصحاب الأملاك: (١) هل سيقومون بتحسين واجهات مبانيهم، و (٢) كيف يستطيعون تحويل المباني المهملة وغير المستغلة استغلالاً كاملاً، والتي في الغالب سكنية. وبهذه الطريقة المنطقة سوف تستحسن وذلك حسب نظام القطعة بقطعة على المدى الطويل. إن كل عملية التحسين

تعمل كحافز للتحسينات الأخرى عن طريق أصحاب الملكية أنفسهم. إن الموضوع الهام بالنسبة لأصحاب الأملاك هو الحصول على المنفعة لزيادة دخلهم وبالنسبة للمدينة أن تحصل على زيادة في نسبة الضرائب. وبالنسبة إلى المواطنين هو الحصول على منطقة يكونون فخوريين بها، ويستمتعون فيها بالمرح والأمان.

هل كان البرنامج ناجحاً؟ إن نسبة الإشغال المجزأة زادت من ٨٠٪ إلى نحو ٩٠٪ خلال فترة ٨ سنوات، ولكن يظل هناك العديد من المباني غير المستغلة بالمدينة. وطبقاً للرفع فإن معظم السكان كانوا متفهمين لبرنامج مركزية المدينة. إن حضور ممثلي خدمة العملاء مع خدمة اللاسلكي و عمال نظافة الشارع يوفر الشعور بالأمان.

وبالرغم من ذلك فإن المدينة ما زالت مليئة بالمشردين والمستجدين، ولكن المنطقة المركزية أفضل حالاً بالتأكيد. هل كان هناك أثر لترميم المباني؟ لا ليس بالكثير! ربما أنه ما زال قادماً، فالضرائب ما زالت لها تأثيرها. وبالتأكيد أن عملية تحويل المباني التجارية والصناعية القديمة أو الأجزاء السكنية غير المستخدمة للإقامة قد أحرزت تقدماً واضحاً وكانت تلقي تشجيعاً من جانب منطقة المدينة المركزية. وإجمالاً، فإن منطقة المدينة المركزية تمثل "نجاحاً ضخماً" فيما تقوم به إدارة المدينة والتي يبدو أنها غير قادرة على القيام بعملية تحسين نوعية مركز المدينة.

### المراجع الرئيسة Major References

- Houston Jr, Lawrence O. (1997). Center City District. In *BIDs: Business Improvement Districts*. Washington, DC: The Urban Land Institute, 133–49.
- Lehman, Nicholas (2000). No man's town: the good times are killing off America's local elites. *The New Yorker* (June 5): 42–9.
- Levy, Paul R. (2001). Downtown: competitive for a new century. In Jonathan Barnett, ed. *Planning for a New Century: The Regional Agenda*. Washington, DC: Island Press, 135–76.

### التعليق

#### Commentary

هناك العديد من الدروس الرئيسة للتصميم العمراني التي تم تعلمها عن المناطق الخاصة وإعادة تقسيم المناطق من تجربة مدينة نيويورك و فيلادلفيا ومدن أخرى (Lai, 1988; Vossman, 2002). الدرس الأول هو أن صورة وشخصية المكان يجب أن يتم تعريفها استناداً على التحليل التجريبي القائم على قيم المجتمع (Stamps, 1994).

و الثاني أن أي قرارات من الإدارة العليا بدون أي التزام سياسي أو مدني سوف تؤدي إلى لا شيء. فبعض الناس بالفعل لا يريدون ما يريده المعمارى (Michleson, 1968). أما الثالث فهو أن التنظيم الخاص بالتصميم يجب أن يكون إلزامياً؛ فالتشريعات يجب أن تسبق و ترافق تنمية اللوائح. إن المشكلة المحتملة مع عملية تقسيم المناطق يمكن أن تصبح قريباً تصميماً حضرياً عن طريق التحكم في تحديد المناطق القابلة للتطوير، فهي تفتح الباب لسوء الإدارة

والفساد بسبب بحث مطوري الأملاك عن طرق لتحقيق فائدة إضافية أخرى لأنفسهم وذلك إذا ما كانوا قد حققوا الفائدة العامة المرجوة. لذا يجب أن يتم تأسيس قنوات قانونية وإدارية واضحة.

كان هناك درس أوسع بكثير أيضاً وهو أن مهمة التصميم العمراني هي خلق بيئة صحية للحياة و للارتقاء بفرص تغيير سلوك الأفراد ولتحسين صورتهم الذاتية لأنفسهم "ولرفع معنوياتهم" وذلك من خلال تحسين وتطوير البيئة. إن تقسيم المناطق و تقسيم التعديلات يمكن أن يخلق الفرص لإنجاز هذه الغايات ولكن في كثير من الأحيان أدوات التقسيم المتاحة قانونياً للمصممين العمرانيين هي في حد ذاتها ليست قوية بما فيه الكفاية. إن تحسين أعمال المناطق BIDs هو شيء لطيف ، واتباع نهج أكثر شمولاً لتطوير المناطق العمرانية يمكن أن يحقق أكثر من ذلك ، فالتخطيط العام ذو الجودة العالية يكون جيداً للأعمال.



## التصميم العمراني بالتركيب

### PLUG-IN URBAN DESIGN

إن تصميم البنية التحتية في التنمية العمرانية يهتم بالتنوع في امتدادها لتشمل من المقياس الإقليمي إلى المدينة، وإلى المجاورة حتى مقياس المباني المجمع. واهتمامات التخطيط العمراني والإقليمي تراعى من قبل ما يدركه الفرد عامة عن كونه تصميمًا عمرانيًا. فالآثار المدمرة التي تحدثها العديد من تصميمات الطرق السريعة على المجاورات، وعلى حياة الأفراد المقيمين داخل المدينة مثل العديد من مدن العالم (انظر الشكل رقم ١٠.١ على سبيل المثال) والتي أدت إلى العديد من التحاليل الدقيقة الخاصة بأثر محتويات البنية التحتية الجديدة على بيئتهم وعلى العمالة الخاصة بالمصممين العمرانيين في تعاملهم معها.



الشكل رقم (١٠,١). طريق سريع مركب إلى المجاورة، بالتي مور - كما هو موجود في عام ١٩٩٣م.

إن التصميم العمراني بالتركيب يركز على المباني الإستراتيجية لمكونات البنية التحتية للمدينة، ففي حالة المدن الجديدة فإن أهم ما بها هو شبكة البنية التحتية الرئيسة الكاملة، وكيف لهذه الشبكة وقراراتها الخاصة

باستثمار رأس المال بها أن تؤثر أو يمكن أن تستخدم لتؤثر على الطبيعة المادية للمدن والتي طالما كانت موضع الاهتمام من قبل المصممين العمرانيين (انظر Crane, 1960 على سبيل المثال). لكن كيف سيكون التصميم العمراني إزاء هذه القرارات؟ وما نغنيه بكلمة بنية تحتية عندما تصبح في التصميم العمراني؟ هل نحن هنا نغني ببساطة الطرق وخدمات المواقع الأخرى أم هي أيضاً تتضمن التسهيلات مثل محلات البيع بالتجزئة والمدارس والمكتبات وشبكة المعلومات التكنولوجية. هناك مطلب محترم و متزايد من قبل علماء البيئة بأن البنية التحتية للمدن يجب أن تتضمن ممرات طبيعية من النباتات لتقليل الآثار الحرارية وللزيادة من التنوع الحيوي (البيولوجي) للمدينة. إن البنية التحتية في هذا الكتاب تشير إلى (١) عناصر مثل الشوارع والخدمات التي تجعل التنمية ممكنة، و (٢) الاستثمار في أنواع معينة من البناء مثل المتاحف ومواقف السيارات والجراجات والمدارس التي من المتوقع أن يكون لها تأثير متعدد على البيئة المحيطة بها.

التصميم العمراني بالتركيب يشير إلى ذلك التصميم والتشييد للبنية التحتية لتنمية موقع ما لربطه داخل وحدة واحدة كعنصر محفز لملاك المباني والمطورين والقائمين على تنمية وتطوير ملكيتهم للاستثمار في مبانٍ جديدة بدلاً عن ذلك، فيمكن أن تعني اندماج عناصر البنية التحتية الجديدة داخل المناطق المتواجدة والمبنية من قبل لكي تربطها إلى وحدة ولترفع مستوى الرفاهية وتلك تعد من المميزات المتنافسة، إن تكلفة هذه العناصر الجديدة الخاصة بالبنية التحتية يمكن أن تولد عن طريق المطورين للمشاريع سواء خاصة أم عامة، كما تتمثل في الخطة الرئيسة للموقع، أو عن طريق مطوري المباني الفردية.

تفاوت أشكال المنتج الخاص بالتصميم العمراني بالتركيب في مدى البنية التحتية المزودة بها، فمن ناحية الصلات، قد تكون مجرد طريق رئيس أو مجموعة وسائل أخرى للوصول والتي تكون متوفرة، هذه المحتويات بجانب الحوائط أو السياج المحيط بها يمكن أن تصنع لنا في الغالب مدافن الكنائس والمقابر (انظر الشكل رقم ١٠،٢). إن التسهيلات التي يحتاجها الزائرون والسياح تكون ضئيلة جداً. إن ما يتصل بالمرات الخاصة بالمقابر وكذلك طرق الحانوتية (وضع علامات على المقام) تختلف من ثقافة إلى أخرى ومن جماعة دينية إلى جماعة دينية، والدلالة الهامة هنا وبشكل رمزي هو تلك المعايير التي تجعل المكان مقبولا لدفن الأموات وأن يتقابل مع ثقافة المجتمع.

في تصميمنا للبيئة اليومية للحياة نتساءل: "ما هو مجال المشروعات التي يغطيها التصميم العمراني بالتركيب؟" من جهة المقياس المالي لقد تم تمويل برامج الخدمات علناً وكذلك المواقع التي لها هدف تزويد إمداد المياه، وشبكات الصرف (صرف المجاري)، وأنظمة الطريق وتطوير المرافق لكي نزود سكان الدخل المنخفض بحافز لبناء أو ترقية مساكنهم، فالكثير من تنمية الضواحي بالنسبة للعائلات البشرية تتشابه لكن بها الكثير من



السخاء. إن المواقع التي يمكن أن تخصص للاستخدامات الأخرى غير الإسكان خلال تطبيق لائحة بناء سكني تعتمد على خطة الاستخدام الأمثل للأرض، وهناك مستوى آخر من التعقيد، فلدينا نظام من خطوط الاتصال المعزولة والمنفصلة للنقل رأسياً، وممرات وأسطح كما في لاديفانس La Défense في باريس. ولعل الأهم من ذلك من ناحية هذه المناقشة هو فكرة استكمال التركيب.

### المراجع الرئيسية Major References

- Grava, Sigurd (2003). *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. New York: McGraw-Hill.  
 Guy, Simon, Simon Marvin and Timothy Moss, eds. (2001). *Urban Infrastructure in Transition: Networks, Buildings, Plans*. London: Earthscan.  
 Southworth, Michael and Eran Ben-Joseph (1997). *Streets and the Shaping of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill.



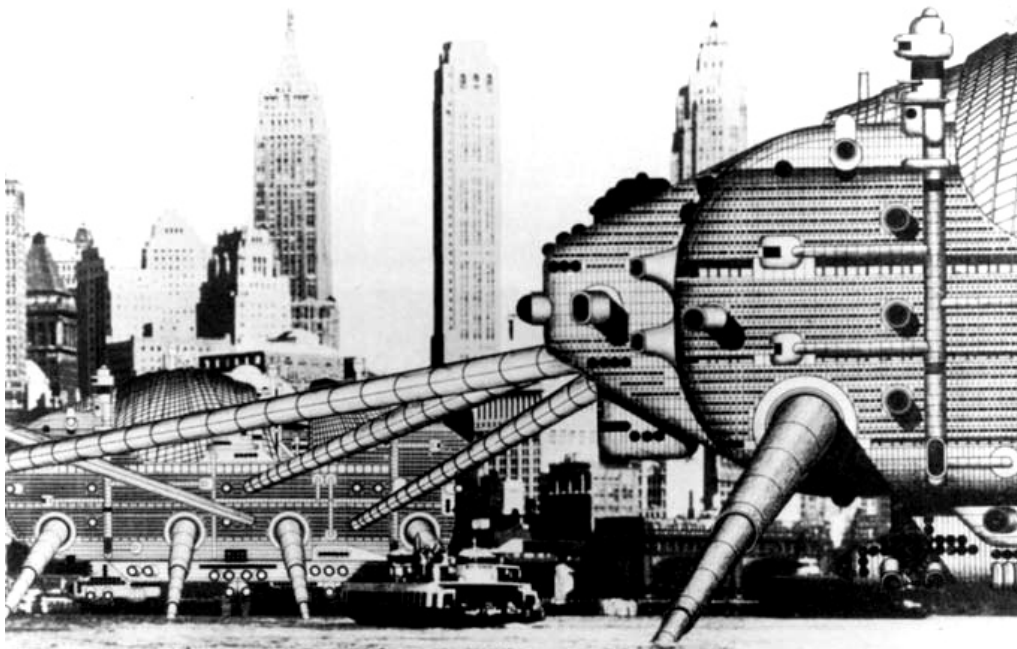
الشكل رقم (٢، ١٠). مقبرة المهندس المعماري كولونيل جون جارستون Colonel John Garston والمركبة بمقابر شارع الحديقة - كولكتا.

## التركيب كفكرة

### Plugging-in as an Idea

إن مفهوم التركيب في التصميم العمراني قد انبثق من تيارين من تيارات الفكر. الأول هو استخدام الأرض للبنية التحتية للمدن كحافز للتنمية أو توحيد التنمية، والثاني هو المرتبط بمجموعة الأركيغرام Archigram في المملكة المتحدة في عام ١٩٦٠م و ١٩٧٠م. وتلك هي الهيئة أو الشكل الذي هو مصدر اهتمامنا، ولكن هذا الأخير لا يمكن أن نمر عليه دون تفكير، لأن أفكاره فضلاً عن تصميماته تظل بالأهمية في عملية التنمية الفكرية للتصميم العمراني.

إن مجموعة الأركيغرام Archigram لاحظت أن العديد منا يعيش في مجتمعات مهملة. وبالتأكيد فإن كل أشكال المنتجات بداية من المناديل الورقية حتى السيارات أو الكمبيوتر تكون مهملة ومرفوضة بمجرد أن يمر تاريخ منفعتها، ولقد اقترحت هذه المجموعة من العناصر أن مكونات المدن يمكن أن تؤخذ في الاعتبار بنفس ذلك الأسلوب، وكذلك المناطق الإدارية في المدن يمكن أن يتم توصيلها بالبنية المتواجدة بالمدينة إذا كان هناك احتياج لذلك أو أن يتم نقلها لمكان آخر، وذلك حسب الاحتياج (انظر الشكل رقم ١٠،٣). هذه الفكرة ليست من ضروب الخيال وتبتعد عن الحاضر فيما عدا نطاق ضيق لأماكن الإقامة المؤقتة، إذن ما هو الهام هنا، إنه التفكير الذي يوجد خلف هذه الفكرة.



Source: Cook et al. (1991)

الشكل رقم (١٠،٣). مجموعة الأركيغرام، المدينة السائرة Walking City والمركبة بمانهاتن، نيويورك.

فالتصميم الأقرب لفكرة الأركيجرام هو أراضي المخيم المخدومة، فالمصيفون يقومون بقيادة سيارتهم المجهزة للتخييم للإقامة فيها أو الانتقال بها إلى مكان آخر أو العودة إلى ديارهم، فمواقف المقطورات متشابهة فيما عدا لو ركبت المقطورة في مكانها فلا يمكن فصلها مطلقاً. إن البلدات المؤقتة للحجاج كما هي في كومبة ميلا Kumbh Mela في الهند هي أقرب لكونها تصميم لبنية تحتية أكثر من أي شيء آخر (انظر الشكل رقم ١٠,٤)، فالتصميم الخاص بهذه المستوطنة لا يمكن اعتباره هنا تصميماً عمرانياً لكنه كذلك، كما أن تصميم إميليو أمبارس Emilio Ambasz لمعرض أشبيلية العالمي لعام ١٩٩٢م، والذي تميز على أنه بمجرد انتهاء هذا المعرض يتم التخلص من سرادقات العارضين وقد تم التصميم وفقاً لذلك (انظر أسفل).

المدن فعلياً لا تتغير، ولكن المباني والمناطق الإدارية هي ما سوف تهدم ثم يعاد بناؤها، فمدن آسيا وأمريكا اللاتينية تمر بتغيرات سريعة مع معدلات هجرة مرتفعة من الريف للحضر، ومدن أخرى يحدث بها تغير بطيء. وبعض من مدن الشركات يتم هجرها. ولكن المناطق السكنية سوف يستمر بناؤها على مستوى ضخم. إن الضواحي السكنية التقليدية لمنازل الأسر الفردية التي تلبي متطلبات الطبقة الوسطى سوف تبنى، فالعديد من الضواحي حول العالم سوف تشيد عن طريق واضعي اليد مهما كانت المواد التي في أيديهم. إن الوافدين الجدد بمنتهى البساطة يركبون أكواخهم على البنية التحتية المتاحة (انظر الشكل رقم ١٠,٥).



الشكل رقم (١٠,٤). في بلدة كومبة ميلا Kumbh Mela، الله أباد Allahabad في عام ١٩٩٦م.



الشكل رقم (١٠,٥). الاستيطان بوضع اليد، أحمد آباد Ahmedabad في عام ٢٠٠١ م.

### المراجع الرئيسة Major References

Cook, Peter, Warren Chalk, Dennis Crompton, David Green, Ron Herron and Mike Webb (1991). *Archigram*. Boston: Birkhauser.

### الحالات الدراسية

#### The Case Studies

يحتوي هذا الفصل على عدد من الحالات الدراسية التي تبرهن على التنوع لأشكال وأنواع من التصميم العمراني بالتركيب، وسوف نبدأ بأمثلة لتصميمات البنية التحتية على مستوى اتساع المدينة، هذه المجموعة تنقسم إلى قسمين: (١) أين هي البنية التحتية السابقة لهذا البناء، و (٢) أين يمكن تركيبها إلى البيئة المبنية الموجودة. إن المجموعة الثانية من الحالات الدراسية تتعامل مع تصميم البنية التحتية على مستوى المنطقة. إنها تنقسم بنفس الأسلوب، وهناك مثال واحد فقط للمجموعة الثالثة والذي يتعامل مع التركيب إلى أنواع مبانٍ محددة داخل المنطقة ليعمل كمحفزٍ للتطوير. وقد تم وضعها هنا على أنها ملاحظة وليست حالة دراسية لأن أثرها لم يظهر بعد. إنها الحالة التي تستخدم المدارس كعناصر من البنية التحتية في تشاتانوجا، تينيسي (Chattanooga, Tennessee).

### الروابط العمرانية: المدن المقسمة إلى وحدات

#### Urban Links: Binding Cities into Units

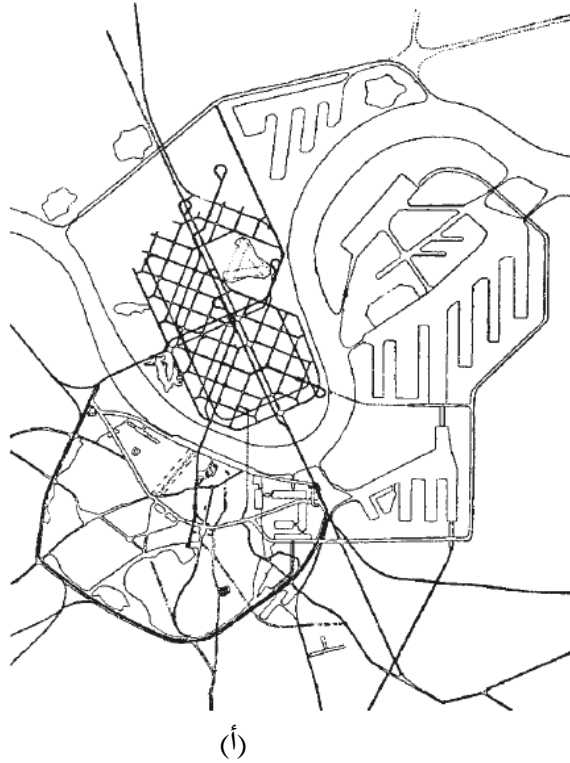
إن التصميم الخاص بالربط بين المناطق في المدينة من المتوقع أن يقع خارج نطاق التصميم العمراني، ويكون تخطيطاً إقليمياً مدنياً. ومع ذلك فالعديد من تصميمات المدن الجديدة تنطلق بتطوير نماذج للبنية التحتية، كما فعل

لوكوربوزيه Le Corbusier في نشر تصميمه لإعادة هيكلة أنتورب Antwerp في الثلاثينيات (انظر الشكل رقم ١٠,٦). وبالتأكيد كانت هذه المقارنة مطبقة في مدينة رنكورن Runcorn.

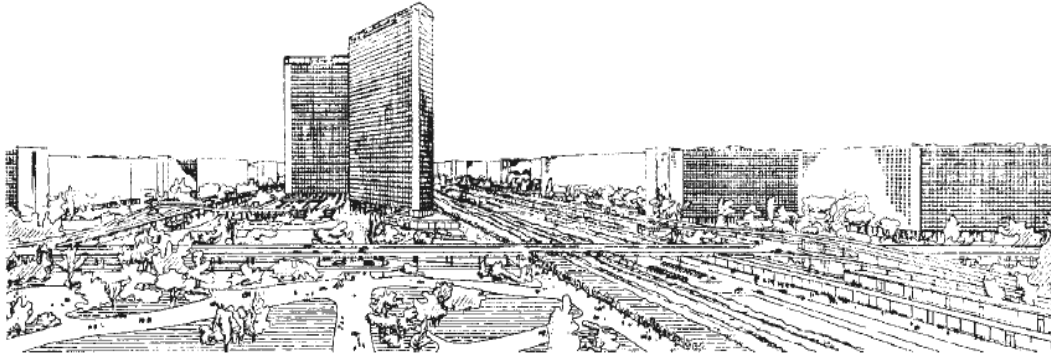
يمكن لوسائل الربط هذه أن تكون الطرق السريعة أو طرق خطوط السكك الحديدية الثقيلة والخفيفة أو طرق المشاة أو طرق الدراجات الهوائية، إن العديد من المدن في العالم من جوهانسبرج Johannesburg إلى لوس أنجلوس Los Angeles إلى كولكاتا Kolkata (كلكتا Calcutta سابقاً)، كان يوجد بها سكك حديدية خفيفة شاملة (أنظمة ترام والحافلات الكهربائية) حتى الأربعينيات أو حتى بعد ذلك.

إن كسب التأييد من منظمات السيارات وسائقيها قد مزق العديد منها بسبب مضايقات سائقي السيارات. فهناك على أية حال حوالي ٣٥٠ من مثل هذه الأنظمة تعمل حتى الآن في العالم، وتقريباً نحو ٦٠ قد تم تقديمها منذ عام ١٩٧٥ م. إن لوس أنجلوس وسان دييجو قد بدأتا في تطبيق هذا النظام الجديد في الثمانينيات. ولقد افتتحته ستراسبورج في عام ١٩٩٤ م، هذه الشبكات الجديدة كانت مقتصرة في تخطيطها ومعدلاتها لكن خطط الامتداد والتوسع كانت عديدة ولقد تم إعادة بناء العديد من الأنظمة القديمة للعمل بطريقة أكثر سلاسة ورفاهية. واليوم فإن المصممين يعيرون انتباهاً خاصاً لتنسيق الشوارع والميادين العامة، على طول طريق الحافلات الكهربائية للتأكد من أن مكوناتها مقبولة جمالياً لتكون من ضمن المشهد العمراني. وبالرغم من أهمية كل هذه الشبكات لكن الطرق والممرات الخاصة بمحبي المشي تظل العناصر الهيكلية الرئيسة للشكل العمراني.

ثلاث حالات دراسية لتصميم البنية التحتية على اتساع المدينة والتي لها تصميم حضري ذو تأثيرات خاصة وقوية قد تضمنتها الدراسة هنا. إن اختيار مدينة كوريتيبا Curitiba في البرازيل كان قراراً تعسفياً، ولكنها تعتبر عالمياً مثلاً جيداً للتخطيط الرئيس ومثلاً غير مكلف نسبياً للتصميم العمراني بالتركيب. إنها مثال يخدم جيداً فكرة أن تلازم مشاريع البنية التحتية والتصميم العمراني يداً بيد، أما عن الحالتين الأخيرتين فإنهما يتعاملان مع نظام نقل للسكك الحديدية الثقيلة. الأولى من كلتا الحالتين الدراسيتين تشكل نسبة كبيرة ولكن ليست نسبة عامة، وتعتبر الحالة الأولى للمشاركة في التنمية العمرانية، أما الثانية فهي نظام شبكة مترو الأنفاق والذي يوضع في المكان واستجابة المنطقة له، وكذلك فهي أيضاً الحافز لتجديد المشاريع العمرانية المحلية في المناطق الخاصة بالمدينة والتي يتم بها عملية تحويل سريع تحت سطح الأرض. الأول منها هو نظام النقل الجماعي السريع بسنغافورة Singapore، والثاني هو امتداد خط جوبليه Jubilee Line بلندن، ولكن بناء هذا الخط لم يكن منفرداً. وهناك العديد من الأنظمة على نطاق واسع قد بنيت. فعلى سبيل المثال مدينة دلهي Delhi، قد افتتحت سكة المترو في ديسمبر من عام ٢٠٠٢ م.



Le Corbusier/ADAGP. Licensed by VISCOPY, Sydney 2005



Le Corbusier/ADAGP. Licensed by VISCOPY, Sydney 2005

(ب)

الشكل رقم (١٠, ٦). اقتراح لوكوربوزيه لمدينة أنتورب Antwerp لعام ١٩٣٥ م. (أ) نظام البنية التحتية المتحركة. (ب) الصورة المقترحة للمدينة.

وكان مخطط له لأن يكون نظاماً ذا ٢٤١ كم مع ٩٠ محطة، وذلك بحلول عام ٢٠٢١ م. ولقد بني لكي يحافظ على تماسك الأجزاء المتواجدة من المدن المتفرقة سريعة النمو. إنها غير متكافئة مع ملكية السيارات في باقي الهند (ونقول لا شيء بالنسبة إلى غط النقل في السبعة وأربعين مدينة الأخرى من الحافلات إلى الفيلا إلى عربات الركشا إلى العربات المسحوبة بالإنسان)، ومدينة بانكوك Bangkok كان لها نظام مرتفع يصل إلى مستوى الطابق الخامس

خلال المدينة، ولكن بالرغم من ذلك كانت كوريتيبا Curitiba، هي مثال للتخطيط في الأنظمة المختلفة سواء المتواجدة بالفعل أو سريعة النمو أو البيئة العمرانية.

### حالة دراسية Case Study

#### كوريتيبا، البرازيل: التخطيط الرئيس و التصميم العمراني بالتركيب (١٩٦٥-١٩٩٨م)

##### Curitiba, Brazil: Master Planning and Plug-in Urban Design (1965-98)

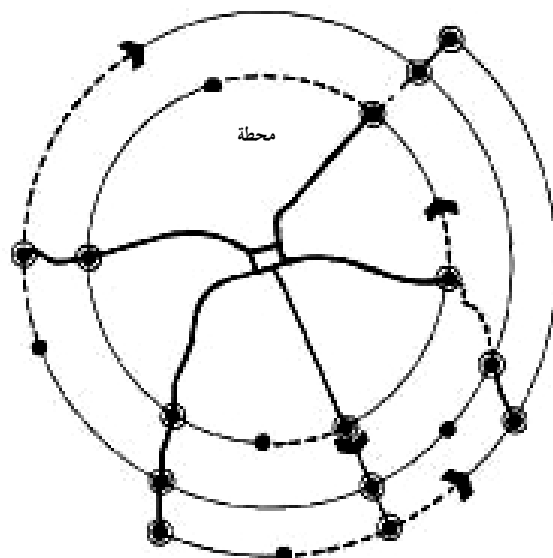
أثناء النصف الثاني من القرن العشرين كانت مدينة كوريتيبا Curitiba عاصمة مقاطعة بارانا Paraná جنوبي البرازيل قد شهدت نمواً في عدد السكان بها من ١٢٠ ألف شخص عام ١٩٤٠م إلى نحو ١.٤ مليون نسمة تقريباً وازدياداً أكثر من ٢.٥ مليون في منطقة العاصمة اليوم، ففي الجزء المبكر من فترة النمو كان تطوير مدينة كوريتيبا موجهاً من قبل خطة التطوير الرئيسة التي وضعها في عام ١٩٤٣م المخطط الفرنسي ألفريد أجاش Alfred Agache، مع وجود نمو سكاني بنحو ٥٪ سنوياً مع بدايات الستينيات نتيجة للمعاصرة والإثارة التي أحدثتها التنمية في تصميم البرازيل فإن مجلس البلدية قد شعر بأنه في احتياج لخطة جيدة ولتنظيم عملية منافسة لخلق أفكار جديدة لما يجب أن تكون عليه المدينة، في هذا الوقت كان تعداد سكان كوريتيبا نحو ٤٧٠ ألف نسمة.

وكانت خطة أجاش قد اقترحت أن النمو يجب أن يكون من المركز إلى خارج المدينة. وكانت خريطة تقسيم المناطق مرسومة طبقاً لهذا. وفي عام ١٩٦٥م تم اقتراح خطة رئيسة أخرى جديدة، وذلك نتيجة لمسابقة. والمشروع الرابع كان للبرازيلي جورج ويلهيلم Jorge Wilhelm، والذي اقترح وجوب النمو بشكل وأسلوب إشعاعي، وأن ينتشر نحو الخارج من المركز، لذا فإنه بهذا الشكل يمكن أن تكون طرق النقل أكثر سهولة، وذلك عن طريق الاندماج مع التنمية الجديدة. (انظر الشكل رقم ١٠,٧ و ١٠,٨). إن الخطة الرئيسة قد غيرت أنماط النمو لمدينة كوريتيبا، ولقد ركزت أيضاً على الترويج للتنمية الصناعية، وفي نفس الوقت على تحسين الجودة البيئية للمدينة، إن التطبيق لهذه الرؤية حدث من خلال عدد كبير من المشاريع المعمارية ومشاريع التصميم العمراني، والتي تم تركيبها على نظام النقل.

لقد أنجزت المدينة العديد من التحسينات الخاصة بجودة البيئة بطريقة نجحت في عملها في القليل من المدن في العالم النامي اقتصادياً، وهذه التغييرات يمكن أن تكون مرئية بشكل أكبر في احتوائها على التصميم الهندسي والمعماري للعديد من عناصر المدينة، فجهود التخطيط قد ركزت على إستراتيجية الاستعمال الأمثل للأرض واستخدام إجراءات للتصميم غير المادي، وذلك لإنجاز أهداف جودة التصميم المادي، هذه الإجراءات تضمنت استخدام عملية تحويل حقوق التنمية من الحساسية التاريخية إلى مناطق أخرى من المدينة للمحافظة على المناطق الطبيعية والحصول على مبان ذات قيم ثقافية هامة. وكذلك أيضاً صممت لجذب المطورين لبناء إسكان بأسعار مقبولة ووسائل راحة أخرى، والتي يعتقد أن تكون في دائرة اهتمامات العامة.



الشكل رقم (٧، ١٠). شبكة النقل المتكاملة طبقاً لخطة عام ١٩٦٠م.



الشكل رقم (٨، ١٠). مفهوم التكامل.

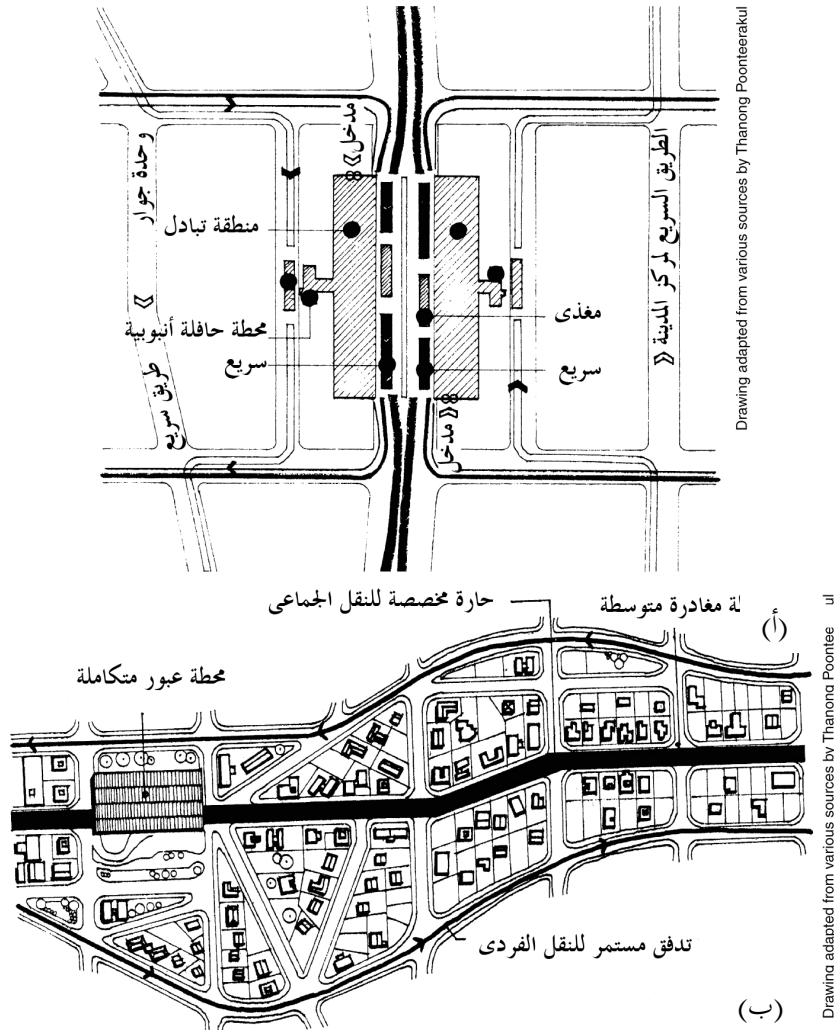
Drawing adapted from various sources by Thanong Poontearakul



إن البرامج الخاصة ببناء منازل محدودي الدخل من الأفراد كانت ممولة عن طريق بنك الإسكان الوطني والذي من بعده تم تأسيس صندوق الإسكان البلدي ، والذي كان يمول عن طريق الضرائب التي تفرض على نقل ملكية العقارات. وكذلك عن طريق التمويل من الميزانية المحلية ومن الدخل القادم عن طريق بيع حوافز البناء وهذه الحوافز تسمح ببناء فعلى ولزيادة تنظيمات تقسيم المناطق ، وهناك مشاريع إسكان أخرى كانت نماذج لمواقع فعلية ومشاريع خدمية.

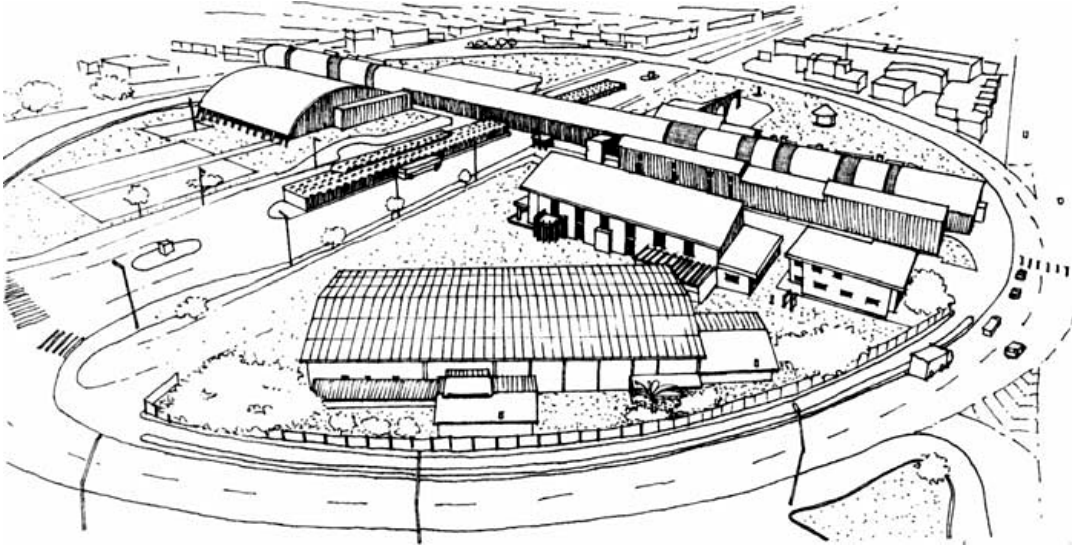
إن من أكثر عناصر البنية التحتية أهمية "المحاور الهيكلية" للنقل التي تشع منه و لكنها تعمل كمماس لمركز المدينة. وكذلك محطات النقل على الأطراف ونظام المرور الثلاثي. (انظر الشكل رقم ١٠,٩). فقد تم تزويدها بالدافع لتركيب مجموعة كبيرة من مشاريع التصميم العمراني : نقاط التقاء "عقد" nodes ذات كثافة عالية ، ومحطات مفصلة بشكل جيد ، ومواقف حافلات ، و"منارات المعرفة" (المكتبات) ، وشوارع المواطنة (مراكز الخدمة المجتمعية) (كما في الشكل رقم ١٠,١٠) والمواقع الإستراتيجية للمتاحف التي يمكن الوصول إليها والمسارح ومواقف السيارات والمرافق الترفيهية. بالإضافة إلى ذلك ، والأهم من ذلك هو تركيز طرق النقل على مركز المدينة والذي جعل قلب المدينة قادراً على أن يكون منتعشاً وذلك حسب أحدث أساليب التصميم من خلال تشييد مبانٍ جديدة تطور القديم.

إن المواقع الخاصة بخطوط النقل الرئيسة لمحيط حي الأعمال المركزي CBD سمح لعملية خلق وإبداع لما يسميه اليوم الطرق العريضة ذات الأشجار boulevards و بداخلها شوارع للمشاة. وهكذا ارتبط مع شبكة النقل عدد كبير من المشاريع المعمارية ، وتنسيق المواقع ومشاريع التصميم العمراني التي غيرت المدينة. كيف أنجزت هذه النهاية؟



الشكل رقم (٩، ١٠). البنية التحتية للنقل في كوريتيبا. (أ) تخطيط تصوري لمحطة الانتقال. (ب) نظام المرور الثلاثي تحت الإنشاء.

إن معهد البحث والتخطيط العمراني لكوريتيبا IPPUC كان قد شكل في عام ١٩٦٦م، وذلك لتطبيق الخطة الرئيسية. وقوانين تقسيم المناطق كانت قد صدرت لزيادة كثافة المناطق بالمدينة المرتبطة بنظام النقل وبرامج العمل العامة التي بدأت. وخلال بدايات السبعينيات فإن هيكليّة الطرق كانت قد طورت بواسطة تمويل من الحكومة الفيدرالية. ولقد بدأ خطّ المرور العابر الرئيس بالعمل في ١٩٧٤م. وبرامج التنمية الصناعية قد طبقت من خلال خلق مدينة كوريتيبا الصناعية (CIC) Curitiba's Industrial City، ولقد برهنت مدينة كوريتيبا الصناعية على أنها ذات أهمية اقتصادية كبيرة للمدينة وذلك بمشاركتها ذات الأهمية في الناتج المحلي الإجمالي للمدينة بنحو ٨.٢٦ بليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٥م. فنحو ٢٠٪ من عمالة المدينة قد تمّ توظيفهم هناك. وبدون تنمية البنية التحتية فإن التنمية الصناعية قد تصبح مستحيلة.



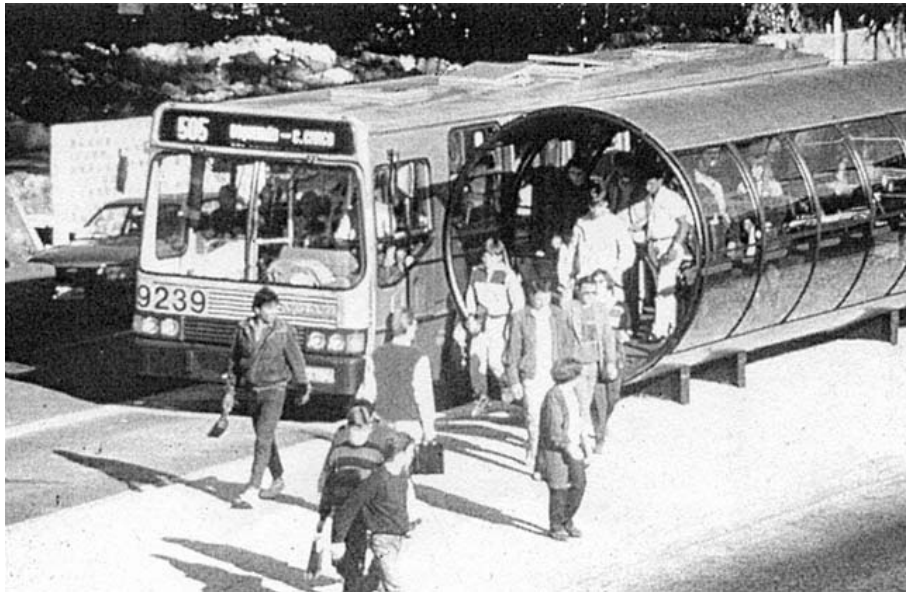
Drawing adapted from various sources by Thanong Poonterakul

الشكل رقم (١٠, ١٠). مركز خدمة المجتمع - "الشارع المواطنة" citizenship street - تركيبة إلى نظام النقل.

إن ما نسميه "نظام فوق الأرض وتحت الأرض" قد جذب انتباهاً عالمياً كبيراً، فالحارات المنفصلة السريعة للحافلات separate express bus lanes والمحطات الأنبوبية tubular stations الموجودة في كل موقف حافلة مع الرصيف الذي يسمح للركاب أن يدخلوا إلى الحافلات بدون صعود درجات ومنتهين من دفع ثمن رحلتهم (انظر الشكل رقم ١٠, ١١) هذه المحطات تعمل كثيراً كما في نظام مترو الأنفاق، وهذه الشبكة تحمل نحو ١,٣ مليون راكب في اليوم، وبالتوازي لنظام المرور العابر يوجد تدرج في الشوارع ومع كل مستوى هناك غرض محدد، بالإضافة إلى تلك الجهود التي تتعامل مع نظام النقل فإن هناك رغبة في خلق مدينة تتمتع ببيئة سليمة، فمساحة المنتزهات قد زادت بشكل جوهري (من ٠,٥٠ - ٥٢م<sup>٢</sup> لكل شخص) وإن أكثر من ١,٥ مليون شجرة كانت قد زرعت، ونحو ١٤٥ كم من الطرق الخاصة بالدرجات قد شيدت، لقد أسست برامج إعادة الاستخدام، وكذلك البرامج التعليمية لزيادة الوعي البيئي قد تم تنفيذها، وعلى أية حال من بين كل هذه الأنشطة ماذا يكون التصميم العمراني؟

إن تصميم نظام المرور العابر يمكن اعتباره تصميماً عمرانياً بالتركيب، ومراكز خدمة المجتمع تتكون من عدد من المباني التي يمكن أن نعتبرها تصميماً عمرانياً كلياً، هذه الأنواع من المحاولات تسمى تقليدياً بالتخطيط الطبيعي، مثل هذا المجهود في مدينة كوريتيبيا، قد نتج عنه عدد كبير من مشاريع التصميم المحددة والتي تكون متفرقة فيما بينها كجزء من نظام واسع ومنسق جيداً. وعدد من المراقبين يعتبرون هذا العمل على أنه تصميم حضري على مقياس المدينة. إن الدروس المستفادة من كوريتيبيا قد طبقت بالفعل في العديد من مشاريع التصميم العمراني. والسؤال هنا هو كيف تم نجاح كوريتيبيا؟

في دراسة أخيرة (Irazábal, in progress) تم اقتراح أن هناك ثلاث مساهمات رئيسة لنجاح "مشاريع التخطيط القيادية" والتي أجريت ما بين عام ١٩٦٥م ونهاية القرن العشرين. في المقام الأول النخبة القوية المحتشدة حول مشروع معين. ثانياً: الإعلام الذي ساند بإخلاص من القلب هذا العمل وأعطى صور مروجة بشكل واسع للمشاريع المقترحة. ثالثاً: مجموعات ذات الدخل المنخفض التي يمكن أن ترى بوضوح المكاسب المادية الصغيرة. إن مزج هذه العوامل الثلاثة قد أثبت أنها القوة الدافعة التي يمكن أن تستخدم بمهارة على مستوى إدارة العمل. لقد كانت قيادة رئيس البلدية جيم ليرنر Jaime Lerner هامة خاصة في تأسيس نظام النقل في بدايات السبعينيات وفي الإشراف على عملية التخطيط، وبالرغم من هذه الإنجازات إلا أنها ليست كلها جيدة.



الشكل رقم (١٠, ١١). المحطة الأنبوبية للحافلات.

خلال العقد الأخير فإن عملية التخطيط في كوريتبا قد مرت ببعض المشكلات. والمسألة الرئيسة هي أن المواطنة لم يتم أخذها في الاعتبار بشكل فعال في القرارات التي تؤثر على حياتهم. والطبقات المتوسطة كانت هي المفضلة وكان هناك القليل الذي يحظى بأغلبية الآراء (وبالرغم من ذلك فإن هناك بعض النصب التذكارية قد أنشئت مؤخراً في المدينة)، والعديد من السياسيين ومجاميع متنوعة من المواطنين ينادون بالتغيير. والسؤال المطروح الآن هو: كيف لنا أن نتقدم إلى الأمام؟ فيمكن للمدينة أن تكون معلقة على أمجادها ولكن في سنوات قليلة فإن بنيتها التحتية سوف تبدأ في الازمحلل، وما أنجز سوف ينسى بشكل كبير، فلا بد لطرق جديدة أن تبتكر لتنمية الميزات التنافسية للمدينة أكثر من نظرائها.

## المراجع الرئيسة Major References

- Del Rio, Vicente (1992). Urban design and conflicting city images. *Cities* (November): 270-9.
- Hawken, Paul, Amory B. Lovins and L. Hunter Lovins (1999). Weaving the web of solutions: the Curitiba example. In *Natural Capitalism: The Next Industrial Revolution*. London: Earthscan, 288-308.
- Irazábal, Clara (in progress). The politics of development and urban design in Curitiba. In Vicente del Rio and William Siembieda, eds., *Beyond Brasília: Contemporary Urban Design in Brazil*.
- Mello, Terezna Carvalho de and Paulo Henrique Battaglin Machado (1999). *Do Desenvolvimento Urbano a Sustentabilidade: From Urban Development to Sustainability*. Curitiba: IPPUC.

## حالة دراسية Case Study

نظام النقل الجماعي السريع، سنغافورة: نظام نقل رائع وسريع (منذ عام ١٩٦٧م حتى الوقت الحاضر ومستمر)

## The MRT System, Singapore: An Outstanding Rapid Transit System (1967 to the Present and Continuing)

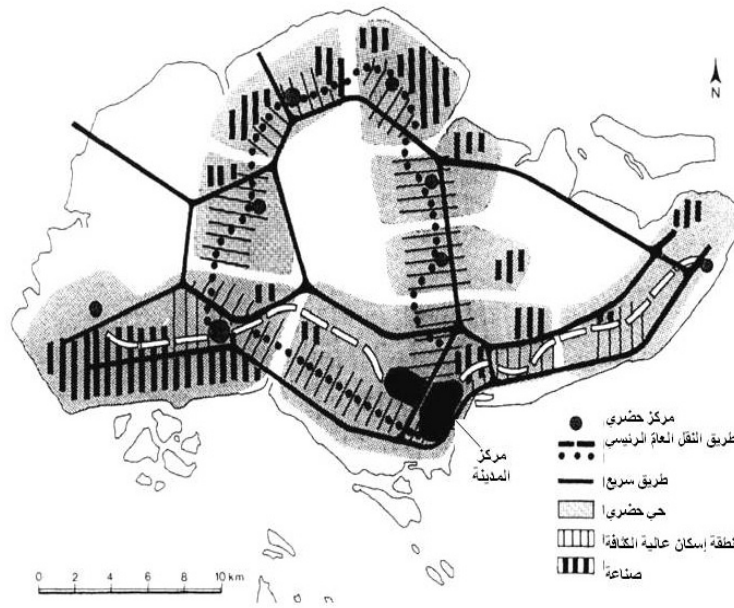
إن فكرة نظام النقل الجماعي السريع (MRT) Mass Rapid Transit System في سنغافورة ترجع إلى الخطة التصورية the concept plan الأولية المصممة من أجل تنمية ولاية الجزيرة island state وذلك بعد الاستقلال. في عام ١٩٦٢م، وفي دراسة أجراها إميل إ. لورانج Emile E. Lorange وكانت برعاية الأمم المتحدة، تم الخروج بتوصيات شاملة لخطة العمل للمنطقة المركزية عالية الازدحام في سنغافورة ولكنه قال إنه يجب أن ترى ضمن سياق إقليمي أكبر، وفي السنة التالية فريق عمل مكون من أوتو كوينسبرجر Otto Koenigsberger وشارلز أبرامز Charles Abrams وسوسوم كوت Susume Kobe أكد على الاحتياج لمنهج موحد للمواقع الخاصة بالوظائف والمنازل والتجديدات العمرانية. وهناك المزيد من الدعم جاء عن طريق الدراسات الخاصة بالنقل والتي كانت هي أيضاً برعاية الأمم المتحدة، وتحت إدارة بريتون هاريس Britton Harris وجاك ميتشل Jack Mitchell، فإن هذه التوصيات والتي عن طريقها حصلت سنغافورة على خطة واضحة لهيكل النقل، قبل أن يحدث بها تنمية رئيسية، قد شككت في قدرة نظام الطرق المعتمد عليها في تعاملها مع كل حركات المرور والتي سوف تسير جميعها في دورة طرق مركزية، ولقد أدت هذه السلسلة من التوصيات إلى أن تبدأ الأمم المتحدة في مشاريع التنمية والتجديد العمراني.

ولقد كانت أهداف المشروع هي: (١) تأسيس خطة مادية طويلة المدى للجمهورية متضمنة خطة للنقل، و(٢) توصي بسياسات ومشاريع للمناطق المركزية، و(٣) توصي بأشكال النقل الجماعي التي يجب أن تستعمل، و(٤) تساعد في عملية الإعداد لمشاريع معينة، و(٥) إنشاء وكالة التشغيل الكامل والتي باستطاعتها أن تنمي الخطة أكثر وتطبقها.

إن كروكس، وميشيل، وبيكوك وستيوارت Crooks, Mitchell, Peacock and Stewart، هو مكتب استشاري مقره سيدني، وكان يشرف على هذه الدراسة فيما بين عام ١٩٦٧م وحتى عام ١٩٧١م عندما كان حينذاك تعداد السكان في سنغافورة نحو ٢,٠٧ مليون نسمة والتي كان من المتوقع (بقدر معقول من الدقة) أن تكون ٤ مليون نسمة في عام ٢٠٠٠م. إن الاقتراح طويل المدى لسنغافورة كان قد عرض في الخطة الأولية التصورية.

فالخطة التصورية بسيطة لكنها قوية (انظر الشكل رقم ١٢، ١٠). لقد تم انتقاؤها من عدد من الإمكانيات التي تعتمد على الاحتياج لنظام نقل فعال، إنها تتكون من حلقة لنظام النقل الجماعي السريع MRT مع وجود سبع نقاط التقاء رئيسية "عقد" nodes ومدن جديدة تختلف في أحجامها من ١٠٠ ألف إلى ٤٠٠ ألف نسمة تم توصيلها بها. ما يصاحب نظام النقل الجماعي السريع وهو نظام "الطرق السريعة" مع تبادل متدرج لها ووجود عدد آخر من الطرق الرئيسية. إنها أيضاً توصي بأن يتم تقييد لأعداد السيارات التي تدخل حي الأعمال المركزي CBD. (إن مخطط تراخيص المنطقة يعمل الآن ويفرض رسوم على السيارات التي تريد أن تدخل إلى الحي). والنجاح الذي تم في تنمية وتنفيذ الخطة يعود بالفضل إلى فاعلية الخدمات المدنية في سنغافورة.

والخطة التصورية ليس لها صفة قانونية. وخطة عام ١٩٥٨م الرئيسة كان لها السلطة القانونية ووفقاً لذلك كانت تعدل (كل خمس سنوات) ضمن مواصفات الخطة التصورية. لقد تم تعديل الخطة التصورية في عام ١٩٩٢م ومرة أخرى في عام ٢٠٠١م لكن المبادئ الأساسية لخطة عام ١٩٧١م ظلت محتفظاً بها. كوينزتاون Queenstown (١٩٦٥م) هي الأولى من المدن الجديدة التي بالفعل تم اكتمالها والثانية كانت مدينة تو بايوه Toa Payoh التي تم اكتمالها في نفس العام الذي تم نشر الخطة التصورية فيه، وذلك لم يكن حتى عام ١٩٨١م عندما ألزمت حكومة سنغافورة نفسها ببناء نظام النقل الجماعي السريع والذي بدأت عملية تشييده بها في عام ١٩٨٣م والتي كانت أكبر مشروع إنشائي في سنغافورة منذ ذلك الحين.

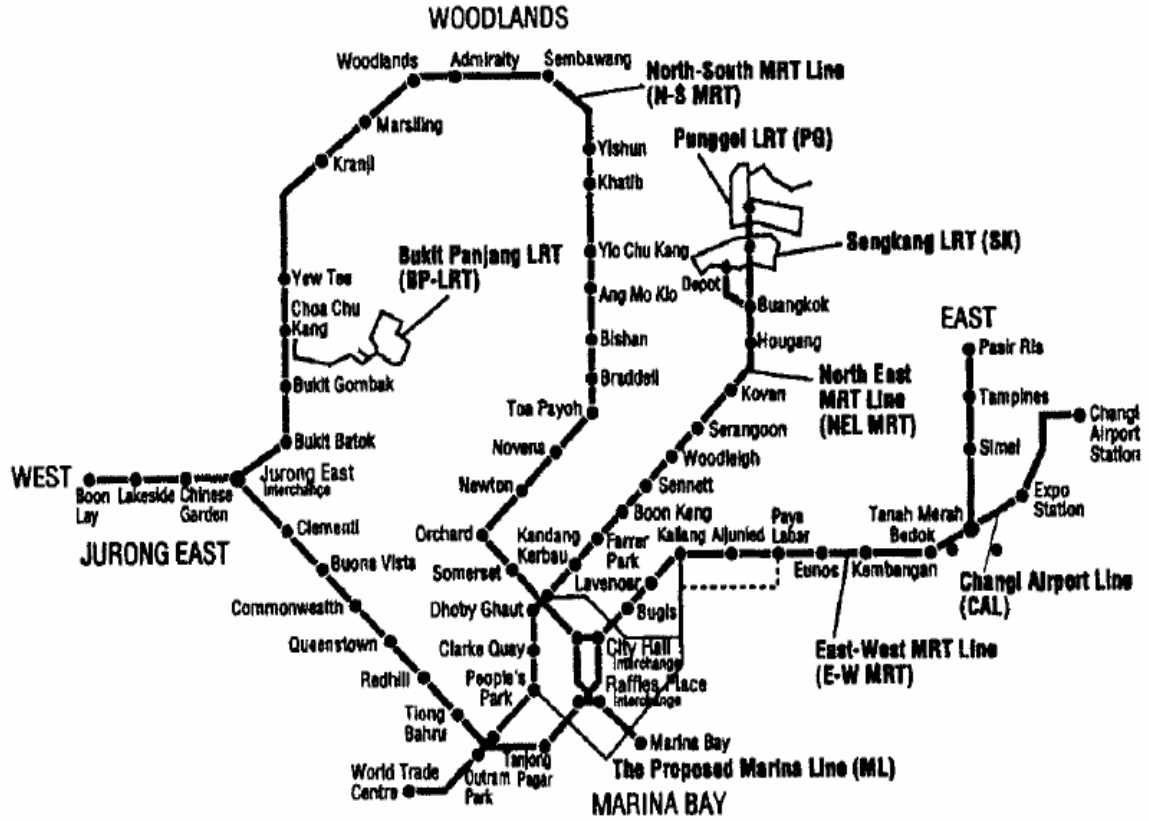


Collection of the author

الشكل رقم (١٢، ١٠). الخطة التصورية لعام ١٩٧١م في سنغافورة.

لقد تم افتتاح أول ٦٧ كم من النظام مع ٤٢ محطة خطوة بخطوة فيما بين نوفمبر من عام ١٩٨٧م ويوليو عام ١٩٩٠م، بتكلفة عام ١٩٩٠م مقدارها ٥ بليون دولار سنغافوري. وفي عام ١٩٩٦م كان قد تكون الحافز لتشكيل حلقة اتصال بالغابات في الشمال و بالمدن الجديدة والمناطق الصناعية التي توجد في الجنوب الشرقي والجنوب الغربي. إن النظام الآن (انظر الشكل رقم ١٣، ١٠) به امتداد للطرق لنحو ٨٩.٤ كم، وحوالي ٥١ محطة منها (١٦ محطة تحت الأرض و ٣٤ مرفوعة عن الأرض وواحدة أخرى وهي محطة بيشان Bishan على المستوى الأرضي). إن خطوط النقل تسير تحت الأرض في المنطقة المركزية بنحو ٢٣.٣ كم (أي نحو ١٤.٥ ميل)، وفوق الأرض بنحو ١٢.٣ كم (أي ٣٨.٧ ميل)، وعلى مستوى الأرض بنحو ٣.٨ كم (٢.٤ ميل)، ولقد اكتمل بناء الخط الجديد بامتداد ٢٠ كم (١٢.٥ ميل) و به ١٦ محطة في الشمال الشرقي، وذلك في أبريل من عام ٢٠٠٣م، وهو الخط الذي على الأرجح كان تحت الأرض والذي يصل حي الأعمال المركزي CBD (واجهة الميناء) مع مركز المعارض في سنغافورة ومدينة بونجول Pongol. ولقد تم بناؤه بتكلفة قدرها ٤.٦ بليون دولار سنغافوري لعام ٢٠٠٠م. وفي عام ٢٠٠١م احتوت الخطة التصورية على طريق دائري جديد وشبكة إشعاعية للنقل الجماعي السريع. إن مجموع أطوال خطوط النقل الجماعي السريع سوف يتسع ليصل إلى نحو ٥٠٠ كم (أي ٣١٠ ميل) في المستقبل وذلك لمواكبة العصر وتشكل موقعاً لنمو سنغافورة.

إن عملية التشييد ليست دائماً سهلة ربما ليست نموذجية لكنها مع ذلك توضيحية كما في عملية الإنشاء لمحطة الحي الصيني الجديدة Chinatown. وكذلك الأنفاق يجب أن تكون تحت الشوارع والمباني الحالية. ويجب المحافظة على ذلك التيار المعقد لحركة المرور على المستوى الأرضي وعلى خطوط المنفعة العامة الرئيسة وعلى المجاري، والمياه ووسائل الاتصالات السلكية واللاسلكية والكهرباء والتي يجب أن تعمل جميعها أثناء عملية التشييد. إن الربط بالنسبة للطرق المتواجدة والأرصقة يجب أن يتم بشكل تبادلي.



الشكل رقم (١٠، ١٣). الهيكل الحالي لخطوط النقل الجماعي السريع MRT .

لقد تم تشكيل سلطة النقل البري لسنغافورة في عام ١٩٩٥م، وهي الآن المالكة والمطورة لهذا النظام. إن عملية تشغيل وإصلاح هذا النظام مرخصة لشركة النقل الجماعي السريع لسنغافورة المحدودة Singapore MRT Ltd. وشركة خدمات الحافلات المحدودة SBS Transit Ltd.، ونظام النقل الحديدي الخفيف السنغافوري SLRT Pte. Ltd. تحت قانون أنظمة النقل السريع Rapid Transit Systems Act، إن هدف هذه المنظمات هو توفير خدمات يمكن لها أن تتنافس بفعالية مع السيارات الخاصة، وذلك كونه شكلاً من أشكال النقل. والذي يميز نظام النقل الجماعي السريع MRT لسنغافورة عن العديد من غيره ويجعله مختلفاً أن تطويره متصل بالمناطق، وتطوير مدن جديدة في كل خطوة من الطريق، لقد كانت الوكالة الرئيسة التي قامت باستعجال الخطة التصورية، هي مجلس تنمية الإسكان (HDB) Housing Development Board التي اتخذت شكلها القانوني في شهر يناير من عام ١٩٦٠-١٩٦١م، فقد كانت هي المسؤولة عن تصميم وبناء مدن جديدة. ولكن الكم الهائل من المنازل التي أنتجت منذ الاستقلال أدت إلى تقرير: ما هي العناصر الخاصة ببرامج النقل والبرامج الصناعية والتي يجب أن تنفذ. ولقد لعبت هيئة تنمية الإسكان الدور الرئيس في تحديد الأراضي التي يجب أن تكون متاحة في استخدامها لطرق النقل، وكذلك تحديد أماكن محطات النقل الجماعي السريع وأماكن إقامتها، وأين تبنى الطرق السريعة، وكيف للشبكة الكلية للبنية التحتية من (مياه - صرف صحي - الطاقة - الاتصالات السلكية واللاسلكية) أن تتطور؟



وبمرور الوقت كان هناك المزيد من الاهتمام بمستوى الراحة التي يحصل عليها مستخدمو هذا النظام، كذلك المزيد من الاهتمام بتصميم المترو والمحطات، والتي كان الهدف منها هو جعلها بدون أعمدة ولها بوابات كافية لكي تستطيع أن تتحمل حركة المشاة في ساعات الذروة بسهولة، يبع التذاكر كان أوتوماتيكياً وشبكة حركة المشاة الواسعة تسهل بقدر الإمكان الدخول إلى المحطات التي بنيت. إن مركز رفلز Raffles Place ومحطات أورشارد Orchard Stations بها شبكات متسعة من ممرات المشاة وتصل المحطات بالمباني المحيطة بها. بالإضافة إلى ذلك هناك طرق الأتوبيسات المحلية وأشكال أنظمة السكك الحديدية الخفيفة والتي تكون موصلة داخل محطات النقل الجماعي السريع، وطرق الأتوبيسات المحلية (في مثل حالة شاوشوكانج وسنج كانج وبنجول Chua Chu Kang, Sengkang and Pungol).



الشكل رقم (١٠, ١٤). محطة دوفر وربطها بمحطة الحافلات والجامعة التقنية (أقصى اليسار).

إن الإضافة الأخيرة كانت محطة دوفر Dover station، والتي افتتحت عام ٢٠٠١م، فقد خطط طويلاً لموقعها لكن لم تبَن المحطة حتى حدث تأزم كبير بسبب تواجد المستخدمين المحتملين. وكان مصاحباً لذلك أيضاً بناء معهد هندسي مؤخراً، وكذلك مبانٍ جيدة تم تركيبها إلى المحطة وذلك لجعلها أكثر قيمة اقتصادية، كذلك أظهرت المحطة اتجاهاً جديداً في التصميم (انظر الشكل رقم ١٠, ١٤). إن المحطات تكون أكثر فردية في مظهرها. وقد قام بتصميمها المكتب السنغافوري آر إس بي RSP معماريين ومخططين مع مدير المشروع جوه هوب تشور Goh Hup Chor،

فهو بناء وهيكلي يأخذ العين والذي يتنافس بفعالية مع الذي قام به نورمان فوستر Norman Foster في محطة مركز المعارض السنغافوري لعام ١٩٩٧م.

إن التغيير للمفاهيم الخاصة باهتمامات العامة قد طرحت العديد من التحديات الكبيرة للمصممين. وكانت الطلبات الجديدة خاصة بأشكال وهيئات الوظيفة كما نراها (في الشكل رقم ١,٦) تتراوح من هؤلاء الذين يتعاملون مع المعاقين إلى هؤلاء الذين تحققت مكانتهم من خلال العمالة ذات الشكل الجمالي المرتفع. إن المحطات الجديدة للخط الشمالي الشرقي قد صممت لكي تكون بدون موانع لتسمح بدخول الأفراد على الكراسي المتحركة، وكذلك كانت مزودة بنظم التوجيه للمسافرين للأشخاص فاقد البصر، ولقد قدمت فرقة ترافيلاتور Travellator الموسيقية لتسريع حركة الأشخاص محبي المشي، بينما كانت خطوط القطارات تحت الأرض هي الأطول، ولقد أضيفت أعمال فنية قام بها أشهر فناني العالم إلى المحطات لكي توفر إحساساً أكبر بالثراء والرفاهية كما أشارت ليزيا إيكولا (Lisa Ecola, 2004):

"إن نظام النقل الجماعي السريع MRT بسنغافورة هو ببساطة أعظم نظام للنقل، فهو على أعلى تقنية - فعال - فسيح - نظيف - دقيق، ولو الأمريكيان عرفوا بأن هذا النظام سوف يكون يمثل هذه الجودة ما كنا استطعنا أن نشيد أي شيء".

إن تأثير العامل المساعد لمحطات MRT كان في التنبؤ والاستغلال الأمثل للمخططين والمصممين العمرانيين في سنغافورة، فتشيد المحطات على سبيل المثال يؤدي إلى موجة من الكثافة المرتفعة والتنمية الشاهقة للمباني في حي الأعمال المركزي CBD وعلى طريق أورشاد Orchard. ومنطقة جورونج Jurong الصناعية لم تكن تعمل جيداً حتى استطاع العمال أن يصلوا إليها عن طريق نظام النقل الجماعي السريع، فعملية التطوير والإنشاء حول المحطات الآن أصبحت كثيفة، ففي عام ٢٠٠١م أسست وزارة التنمية المحلية خطوطاً إرشادية جديدة للمحطات وذلك بهدف الحصول على روابط قطارات تحت الأرض ملائمة وأكثر راحة مع توفير أماكن للتسوق بها، فالبينة التي يستطيع أن يفخر بها الفرد أصبحت ضرورية لأنظمة النقل لكي تتنافس بكفاءة مع متعة القيادة عبر المدينة، بينما نظام النقل الجماعي السريع يعطي المثال الجيد للتصميم العمراني بالتركيب لكنه أيضاً يمثل في مجموعه تصميماً عمرانياً بالقطعة أو مشروعاً تخطيطياً متصلاً والذي يعتمد على ما تؤكد عليه التنمية، فهو بمثابة القلادة التي توثق المدن الجديدة والمقاطعات المركزية في سنغافورة.

### المراجع الرئيسة Major References

- Attoe, Wayne, ed. (1988). *Transit, Land Use, and Urban Form*. Austin, TX: University of Texas Press.
- Chew, T. C. and C. K. Chua (1998). Development of Singapore's Rapid Transit System. *Japan Railway and Transport Review* 18: 26-30.
- Crooks, Mitchell, Peacock, Stewart (1971). Report. *The Urban Renewal and Development Project*, Singapore. Prepared for the United Nations Development Program Special Fund. Sydney: The authors.
- Vuchic, Vukan (1999). *Transportation for Livable Cities*. New Brunswick, NJ: Center for Urban Policy Research, Rutgers University.
- SMRT. Moving with our customers. [www.smrt.com.sg/smrt/index.htm](http://www.smrt.com.sg/smrt/index.htm)

## حالة دراسية Case Study

امتداد خط جوبليه، لندن، إنجلترا، المملكة المتحدة: لربط خط مترو الأنفاق ويمثل الحافز للإحياء العمراني  
(١٩٧٤ - ٢٠٠٠م)

**The Jubilee Line Extension, London, England, UK: An Underground Rail Link as a Catalyst for Urban Revitalization (c. 1974-2000)**

لقد أنشئ خط جوبليه في لندن لغرضين؛ أولاً لتحسين الوصول إلى المناطق المتواجدة في لندن ولتحفيز التطوير الجديد. ومثل معظم مشاريع البنية التحتية، فهو يحاول أن يتبع ما سبق من مشاريع ويبدأ من حيث انتهت إليه، فهو يسعى إلى الجودة البيئية التي حصلت عليها سنغافورة والفعالية لنظام النقل الحديدي الجماعي في هونج كونج MTR وكلاهما قد أدى إلى التوسع في تطوير العقارات المجاورة لكل محطة، ولكن مع أسلوب وحس معماري كبير في تصميمها.

إن الربط بين هونج كونج ولندن ليس مفاجئاً، وذلك لأن رئيس النقل في لندن في ذلك الوقت كان السير ويلفريد فيوتون Sir Wilfred Newton، والمعماري الرئيس الذي حضر إلى اللجنة رولاند باوليني Roland Paoletti، كانا مرتبطين معاً بعملية التخطيط والتصميم لنظام النقل الجماعي السريع MRT في هونج كونج، ومثل معظم عمليات التطوير فإن امتداد خط جوبليه كان طويلاً جداً في فترة إعداده، وكانت مفاهيمه صعبة حتى الآن. وكان أول حديث عنه في عام ١٩٤٩م، ولكن لم تتخذ أي خطوات. مع بدايات عام ١٩٧٠م فإن منطقة دوك لاندس Docklands بلندن كما أشير لها في وصف كناري وارف Canary Wharf، أصبحت مهجورة وأصبحت أرصفة السفن الخاصة بنهر التايمز متحولة إلى ميناء تيلبوري Tilbury. فمعظم شرق لندن كان يعاني من تغير جذري في أعداد السكان مصحوباً بالخطط النسيج الطبيعي.

إن خطط التوسعة لشبكة النقل بلندن داخل المنطقة كانت تعتبر موضع اهتمام ولكن لم يكن الدعم السياسي ولا الدعم المالي كافياً لكي تعزز مكانتها. لقد بدأ الوضع في التغير مع تشكيل اللجنة المشتركة لدوك لاندس بلندن والخاصة بخمس مناطق إدارية والتي تقع ضمنها هذه المنطقة، ولقد اتخذت بعض القرارات المتوازية التي كانت في عام ١٩٧٨م لبناء خط مترو الأنفاق الممتد من الشرق إلى وسط لندن.

وهذا الخط سوف يمتد لخط جوبليه الموجود (الذي كان قد اكتمل عام ١٩٧٧م) ويمتد من تقاطع شارنج Charing Cross إلى ستانمور Stanmore في ضواحي الشمال الغربي من لندن. إلا أن التغيير في الحكومة قد أدى إلى تجميد المشروع. وفي عام ١٩٨١م تأسست هيئة تطوير دوك لاندس بلندن London Docklands Development Corporation (LDDC)، والاحتياج لوجود خط ربط مع دوك لاندس أصبح ضرورة. إن نقص التمويل لنظام السكك الحديدية الثقيلة أدى إلى بناء خط سكك حديدي خفيف لمنطقة الدوك لاندس من المدينة. وكانت سعته نحو ٢٧ ألف راكب في اليوم واكتمل بناؤه في عام ١٩٨٧م.

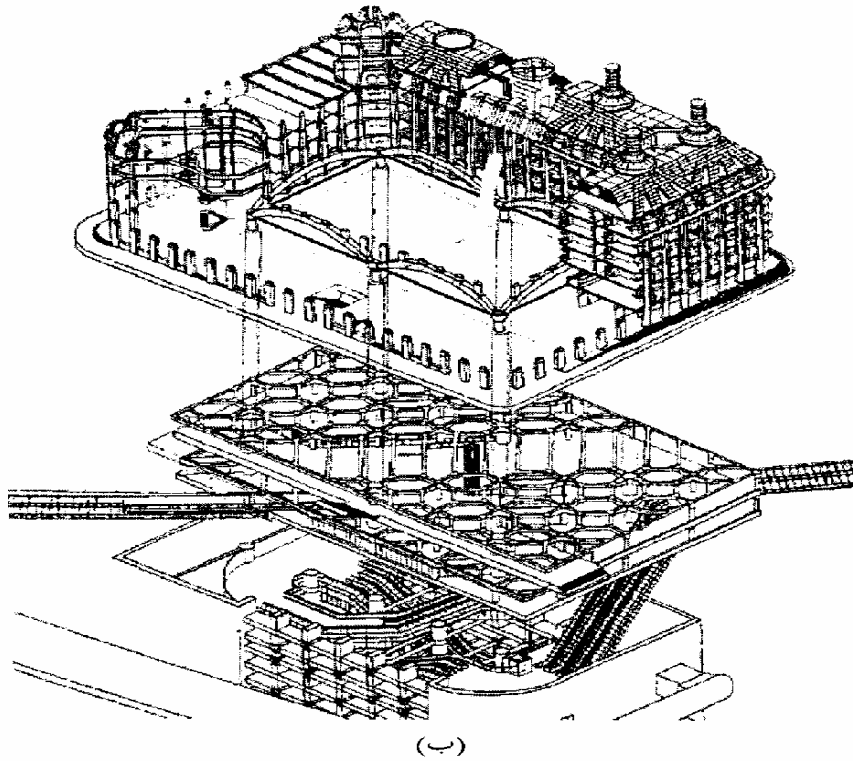
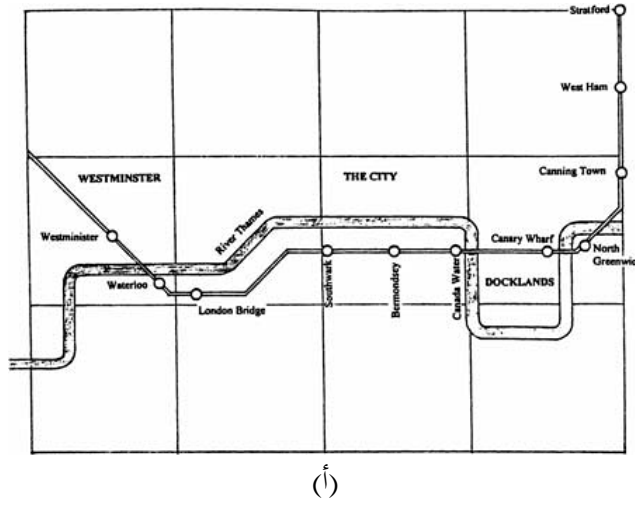
هذا النظام تم معالجته بشكل غير مناسب بواسطة مقترح ألومبيا و يورك Olympia and York لمنطقة كناري وارف Canary Wharf (انظر الفصل الثامن)، وكان من المتوقع أن تستوعب حوالي ٥٠ ألف شخص من السكان

العاملين في كناري وارف مع أعداد كبيرة من الزائرين للموقع كل يوم ، ولكي تعمل جيداً كموقع للتجارة ومنع الارتباكات المرورية فقد احتاجت كناري وارف إلى اتصال عبر شبكة النقل الجماعي الرئيس. إن الاقتراح الخاص بخط جوبليه كان مدعماً سياسياً من رئيس الوزراء البريطاني مارجريت تاتشر Margaret Thatcher والتي وعدت بالحصول على التمويل الخاص للمشروع.

وكانت أولمبيا ويورك Olympia and York قد ساهمت بنحو ٤٠٠ مليون جنيه إسترليني (حوالي واحد بليون دولار أمريكي) بالنسبة لتكلفة هذا البند من البنية التحتية. ولقد كانت مساهمة ودعم الحكومة بالرغم من ذلك بطيئة في مجيئها، وقد جاء متأخراً جداً كي يشجع الشركات بأن تنتقل إلى كناري وارف ، وينقذ أولمبيا ويورك من إشهار إفلاسهما. لم يكن ذلك حتى عام ١٩٩٦م حيث تم البدء في الحفر للمشروع. إن امتداد خط جوبليه يصل اثنتين من محطات السكك الحديد الرئيسية واترلو ولندن بريدج Waterloo and London Bridge مع المراكز المتواجدة في شرق لندن (انظر الشكل رقم ١٠.١٥) ، والتي كانت وما زالت في درجات مختلفة من البؤس والتحسين. إنها أيضاً قد جعلت إمكانية الوصول لمشاريع أخرى من مشاريع التجديد العمراني ، (مثل معرض تات للفن الحديث Tate Modern art gallery والذي صممه هيرزوج و دي ميورون Herzog and de Meuron بالقرب من محطة ساوث ورك Southwark station).

لقد أكمل بوليتي Paoletti وفريقه من المعماريين التصميم الخاص بالخط في ١٨ شهراً ، و كان مكوناً من ١٢.٢٠ كم من الأنفاق المزدوجة ودسته (اثنا عشر) من المحطات (٦ منها جديدة تماماً) ، إن هذه الأنفاق عميقة نسبياً حوالي (١٥-٢٠م) ، لأنها تسير بالفعل تحت مبانٍ موجودة ، وكذلك تحت نهر التايمز (٤ مرات). لقد كانت عملية الإنشاء هي المهمة الهندسية الرئيسة لأن المحطات الجديدة والخط يجب أن تتركب داخل الأنفاق وتلتقي مع المحطات الموجودة بالفعل ، ولقد تكلفت نحو ٣.٥ بليون جنيه إسترليني ، أي نحو ٨ بليون دولار أمريكي. لقد اكتمل هذا الخط بشكل مُرضٍ لكي يتم افتتاحه في نهاية عام ١٩٩٩م بالرغم من أن العمل ما زال مستمراً به. لقد كان تاريخ الافتتاح المبرمج هو عام ١٩٩٨م وهذا يعتبر تفاؤلاً كبيراً ، كما كانت الميزانية المتوقعة ٢.٥ بليون جنيه إسترليني.

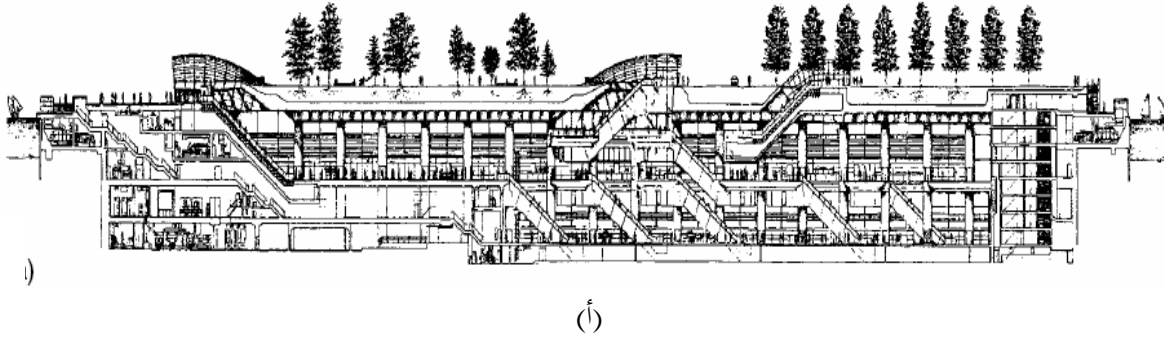
إن هدف التصميم خلق نظام فعال مع الأرصفة المتصلة جيداً بالأرض ، ومرتبطة بالأشكال الأخرى من وسائل النقل (متضمنة خطوطاً أخرى لمترو الأنفاق ونظام السكك الحديدية الخفيف). لقد كانت المحطات معمارياً مميزة ، كان هناك فريق معماري مختلف ، معظمه على درجة عالية من التقنية الجمالية ولديه خلفية هندسية ، قاموا بتصميم كل محطة ما عدا المحطات الخاصة بكل من واترلو وكندا وارف Waterloo and Canada Wharf التي صممها الفريق الذي كان تحت قيادة باوليني ، لم توجد الخطوط الإرشادية الصارمة للتصميم من أجل توحيد الشكل المعماري للمحطات المختلفة التي أنشئت ، وبالرغم من ذلك كان هناك بعض التفاصيل التي تخدم غرض التوحيد البصري وبالتحديد الأرضيات الخاصة بالساحات وطبيعة المصاعد المستخدمة والأبواب الزجاجية وأشكال اللافات.



Source: Powell (1999)

الشكل رقم (١٥, ١٠). امتداد خط جوبليه. (أ) المسار. (ب) تقاطع خطوط النقل في محطة وست مينستر Westminster station.

إن القرار الخاص بالحصول على مصممين متعددين يتبع النموذج السابق للندن خلال الثلاثينيات، وحالياً، في نماذج متنوعة من الأماكن مثل جنوا وسنغافورة وروتردام، والتصميمات مجردة ومتعلقة بالاتجاهات الجمالية العالمية بدلاً من التقاليد المحلية، إن التصميمات الخاصة بالمحطات عرضت للعامة أولاً في عام ١٩٩٢م ولاقت استحساناً من قبل محترفي التصميم و الصحافة والعامة على حد سواء.



الشكل رقم (١٠, ١٦). محطة كناري وارف. (أ) قطاع طولي عبر كناري وارف. (ب) منظر للالتقاء تحت الأرض.

من وجهة نظر التصميم العمراني فإن المهم هي المحطات التي لها الأهمية في الربط وأثرها الجوهري على ما يحيط بها، فالمحطات تختلف في طبيعتها ليس فقط بسبب شكلها الجمالي لكن بالطريقة المرتبطة بها على المستوى الأرضي واتصالها بأشكال أخرى من النقل والطريقة التي تتعامل بها مع ما يحيطها، فالدروس المتخذة من سنغافورة وهونج كونج قد تم تعلمها جيداً.

إن من أكبر المحطات (كناري وارف)، فهي تصل إلى ٣١٤ م طولاً، أي ١٠٣٠ قدماً (انظر الشكل رقم ١٠, ١٦)، لقد بنيت من خلال منهج قطع وغطاء cut-and cover approach، الفراغات الداخلية بها تشبه الكاتدرائية، المحطة قد تم تركيبها إلى تنمية كناري وارف عن طريق أبراج كناري وارف التي كانت متصلة مباشرة بها.

وهناك أيضاً مشاريع للتصميم العمراني في محطات أخرى مثل نيوهام Newham ، ونورث جرينتش North Greenwich ، وساوث وارك Southwark. والمرحلة الثانية للتنمية الخاصة بكناري وارف كان محدداً لها أن تبدأ في وقت كتابة هذا الكتاب. إن هذه المشاريع قد جاءت بشكل كبير على أسس كونتها فكرة متزامنة ، وليست في اتحادها مع التصميم الخاص بالخط.

ولقد كان الأمل معقوداً على أن الإنشاءات للمحطات وما يحيط بها عن طريق معماريين لهم قدرة فنية كبيرة مثل جون مك أسلان John McAslan ، وكريس ويكليرسون Chris Wilkerson ، و نورمان فوستر Norman Foster ، وإيفا جيركنا Eva Jiricna ، سيدفع النمو لكي يكون متناغماً وبيئتهم المحيطة ، ففي منطقة ويست هام West Ham على سبيل المثال ، الميدان المرصوف أمام المحطة مرتبط بالمقياس السكاني الخاص بالمنطقة (انظر الشكل رقم ١٠،١٧).



الشكل رقم (١٠،١٧). الساحة الخاصة بمحطة ويست هام.

إن الأثر الجوهري للاستثمار في المال العام لم يظهر بعد أن كان موقع محطة نورث جرينتش North Greenwich في مكان مهمل بشكل كبير، لكنها استطاعت أن تظهر القبة الألفية وأن تعقد بها الاحتفالات والمهرجانات ، ربما كان لمحطة ستراتفورد Stratford الإمكانية الأكبر وذلك بسبب اتصالها بالمحطات العالمية الجديدة الواقعة على نفق القناة وربط السكة الحديد. إن الأثر المضاعف للاستثمار في هذا الخط سوف يعتمد على الحالة

الاقتصادية أكثر من الحالة المعمارية، والزمن سوف يجبرنا بذلك، فإن هذا الخط يقوم بربط أجزاء لندن التي كانت مهملة من قبل ببقية أنحاء المدينة. والصورة العمرانية و المعمارية مهمة جداً خاصة في عصر تسويق العولمة. إنها تؤسس أجواء مستحدثة.

### المراجع الرئيسة Major References

- Pachini, Luca (2000). The Jubilee Line extension project. *Casabella* 64 (678): 64-83.  
 Powell, Kenneth (1999). *The Jubilee Line Extension*. London: Lawrence King Publishing.  
 Russell, James S. (2000). Engineering civility: transit stations. *Architectural Record* 188 (3): 129-33.  
 Wordsearch and the Royal Academy of Arts (2001). *New Connections, New Architecture, New Urban Environments and the London Jubilee Line Extension*. London: Royal Academy of the Arts.

### روابط المناطق: المناطق المقيدة إلى وحدات

#### Precinct Links: Binding Precincts into Units

إن الروابط المادية تقوم بربط المناطق داخل شكل ملتحم جيداً وهذه الوحدات المعروفة تأخذ أشكالاً عديدة ومختلفة، فهي في الأغلب والأكثر شيوعاً تكون: الشوارع - الطرق الخاصة بالمشاة، ولكنها أيضاً يمكن أن تكون الممرات المشجرة ومسارات الدرجات الهوائية أو المسارات الجوية أو الممرات تحت الأرض، فقد تبدو شبكات ممرات المشاة تحت الأرض على أنها وسيلة مدهشة لربط العناصر معاً على مستوى المنطقة، ولكن العديد من المدن لديها هذه الوسائل.

### تصميم البنية التحتية لكي يمكن التركيب إليها Designing the Infrastructure to be Plugged Into

إن التصميم للبنية التحتية الأساسية - الشوارع، ونظام شبكات إمداد المياه، والمجاري، والكهرباء، وأنظمة الاتصالات - كلها أساسية جداً للتطوير العمراني. فباستطاعتها أن تقود التنمية. لاديفانس La Défense في باريس يمكن أن نضمنه هنا على أساس كونه مثلاً لمنطقة ذات تخطيط لبنية تحتية متعددة الطبقات، والتي تتركب عليها المباني التجارية الجديدة، ونفس هذا المبدأ مطبق في معظم معارض العالم بالرغم من أن في مثل هذه الحالة يتم كل شيء فيها بعجالة كبيرة، فالبنية التحتية تبني ثم يركب العارضون مبانيهم عليها بعد ذلك. والمثال المتضمن هنا هو معرض "إكسبو ٩٢ في أشبيلية" Expo '92 in Seville.

وبالمثل على نطاق أوسع فإن تنمية المناطق السكنية في العالم تتكون من البنية التحتية مثل (الطرق، والمجاري وإمدادات المياه والكهرباء) التي تبني عن طريق المطور العقاري، سواء كان عاماً أم خاصاً، وقطع الأراضي المباعة للمالكين الأفراد لكي يقوموا بتطويرها كيفما يشاءون بالرغم من أن العديد من هذه التنمية هي تصميمات عمرانية



كلية (كما هو الحال في رالي بارك Raleigh Park والتي تم وصفها في الفصل السابع) ولكن هناك أيضاً آخرون يشكلون تصميمات عمرانية كقطعة واحدة والتي تكون فيها تصميمات المنازل الفردية محكومة بشكل جيد عن طريق الخطوط الإرشادية للتصميم والتي لا تخرج عنها (كما هو الحال في سي سايد Seaside في فلوريدا والتي تم وصفها في الفصل الثامن)، ففي أشكال عديدة للتنمية فإن حرية التصميم المخصص للمالكين الأفراد تكون موضع اهتمام.

إن بناء أو شراء منزل يعد من القرارات الاستثمارية الأساسية لعدد غير محدود من العائلات، وقرارات التصميم تكون معتدلة، وذلك وفقاً لإدراكهم ما يمكن أن يباع بسهولة في حالات الضرورة، لذا فإن تصميم المنزل يميل لأن يكون محافظاً على الشكل القديم ومتشابهاً بالنسبة لما يبني في المناطق الأخرى من الجوار، ففي المناطق المأهولة بالسكان مدعي الثراء *nouveau riche*، حيث يشكل العرض الفردي للمنازل سمة هامة للدرجة الاجتماعية فإن ميولهم تكون أكثر خصوصية في التصميم. الوحدة (إذا تم إنجازها للجميع) يمكن الحصول عليها من خلال التنوع، فالمعيار التنموي للضواحي يميز احتياجات المجموعات منخفضة وعالية الدخل في المجتمع (انظر الشكل رقم ١٨، ١٠). إن المواقع والخدمات تزود السكان محدودي الدخل باحتياجاتهم في بلدان العالم الثالث.

إن منهجية المواقع والخدمات بالنسبة لإنشاء منازل للفقراء تجعل المناطق الجديدة تزود بالطرق وإنارة الشوارع والمجاري ونظام لشبكات المياه، وكل موقع مزود باتصاله بنظام المجاري وإلى صنبور المياه. وفي بعض الحالات عندما يكون العميل لديه بعض المصادر المتوفرة فإن الموقع يمكن أن يمدّه بالمراحيض وغرف مشتركة متعددة الأغراض، فأصحاب المنازل بعد ذلك يقومون ببناء منازلهم بأنفسهم ويوصلونها إلى البنية التحتية المتوفرة. هذا المنهج كان هو الرائد في أفريقيا وأمريكا اللاتينية، ولكن كان أكثر استخداماً في الهند. والمثال الذي نضمنه هنا هو بلدة أرابيا Aranya في الهند، والتي أخذت تفكيراً أكثر من المعتاد ولكن في تصميمها، ففي مشاريع المواقع والخدمات تكون المنازل مبنية بشكل متطابق وذلك عن طريق الملاك أنفسهم ومع ذلك كان هناك بعض المساعدة التي يتم الحصول عليها أحياناً من الحرفيين المهرة، أما بالنسبة للأغنياء فعلى النقيض تماماً، فتقسيم العمل يكون محدداً بشكل واضح، والمقاولون هم من يقومون بعملية البناء.



(ب)



(أ)

Courtesy of Metropolitan Area Planning  
Department, Wichita

الشكل رقم (١٨، ١٠). بيئة الضاحية. (أ) مقاطعة سيدج ويك Sedgwick County، كانساس. (ب) مدينة سلت لاك Salt Lake City في كولكتا.

فالأفراد متوسطو الدخل والأغنياء لديهم القوة الشرائية لاتخاذ القرار المناسب لاحتياجاتهم كما يدركونها، ولكن الأسئلة المطروحة هي: هل السوق يوفر التنوع الكافي لأشكال الجوار لإعطاء الأفراد فرصة اختيار حقيقية؟ فمعظم تصميمات المجاورات السكنية المركبة هي محافظة بطبيعتها ولا تستجيب للخصائص السكانية المنبثقة من السكان أو احتياجات الأفراد التي لا تقوم بالفعل بعملية الشراء، فعلى سبيل المثال، فإن الرحلة إلى المدرسة سيراً على الأقدام وبشكل مستقل من قبل الأطفال نادراً ما يكون موضوعاً في الاعتبار، ولا احتياجات كبار السن الهشة، فإن أنواع تصميم المجاورة تميل إلى أن تكون التقسيمات قياسية. حتى توفر عائداً مادياً جيداً.

إن منهجية المواقع والخدمات كان لها نجاحات متفاوتة، فهي تعمل عندما تكون المناطق التي تختار من أجل التنمية قريبة من مكان الوظيفة، وإنها تعمل عندما لا تتم المشاريع المدعومة بقوة من قبل القطاع العام. وإذا كان الموقع بعيداً عن أماكن الوظائف فلا أحد يرغب في العيش هناك، وإذا كان السكان فقراء ويعانون من ضائقة مالية، فمن المرجح أن يتم بيع أراضيهم بأسعار السوق إلى الفئات ذات الدخل العالي من أجل الحصول على السيولة النقدية.

### المراجع الرئيسة Major References

- Guy, Simon, Simon Marvin and Timothy Moss, eds. (2001). *Urban Infrastructure in Transition: Networks, Buildings, Plans*. London: Earthscan.
- Turner, John F. C. (1976). *Housing by People: Towards Autonomy in Building Environments*. London: Marion Boyers.

### حالة دراسية Case Study

إكسبو ٩٢ أشبيلية، أسبانيا: معرض عالمي (من ١٩٧٦-١٩٩٢م)

Expo '92 Seville, Spain: A World's Fair (1976-92)

المعارض العالمية هي معارض مؤقتة، حيث تبني الدول والمنظمات أجنحة بها وتحتفل بعمارتها ومحتوياتها وإنجازاتها، فهي تمثل ازدحاماً كبيراً ويمكن أن تعمل كحافز للمزيد من التنمية للمدينة المضيفة. إن الخطة والبنية التحتية لمواقع المعارض تعد سمة هامة لكل التصميمات، فهي يجب أن تركز بسهولة إلى الأجنحة المتنوعة والمصممة بواسطة تشكيلة من المماريين الذين يحاول كل منهم جاهداً أن ينتصر على الآخرين في جذب الانتباه. والبنية التحتية يجب أن توفر المتعة والسرور (وبمعنى آخر كفاء، ومريح ومثير) وكذلك فراغ الحركة للمشاة الذين يحتشدون في الأيام الهامة من المعارض.

في عام ١٩٩٢م في المعرض العالمي في أشبيلية تم الاحتفال بالعيد رقم ٥٠٠ على اكتشاف الأوروبيين للعالم الجديد وأفراده، ولقد كان من المفترض أن يكون هناك معرض مواز له في شيكاغو، لكن هذه المدينة انسحبت في عام ١٩٨٧م. إن الفكرة الأولية لمعرض أشبيلية جاءت من قبل فيليب جونزالس Felipe González، رئيس الوزراء الاشتراكي لأسبانيا، والذي جاء من أشبيلية، ولقد التقط هذه الفكرة الملك خوان كارلوس Juan Carlos عام

١٩٧٦م ، ولقد رأى جونزالس أن في ذلك فرصة لعمل المزيد لمدينة أشبيلية أكثر من وضعها على الخريطة العالمية ، ومن أجل ذلك التمس وحصل على التمويل من المجتمع الأوروبي (الذي هو حالياً الاتحاد الأوروبي) وعلى برنامج للمناطق الفقيرة لعمل مطار جديد (صمم بواسطة رافاييل موني Rafael Mone) ومحطة جديدة للسكة الحديدية (مصممة بواسطة كروز وأورتز Cruz/Ortiz) وقطار ذو سرعة عالية AVE يرتبط بمدريد. (إن بداية عمل القطار أدى إلى خفض الرحلات الجوية من مدريد بنسبة ٩٠٪) فلقد رأى في كل هذه العناصر أنها بنية تحتية ضرورية لكل من تشغيل وإنجاح معرض عالمي وكذلك كونها حافزاً للمزيد من التأثير الدائم على أشبيلية ، إنها أيضاً تعزز موقع أشبيلية كونها عاصمة لإقليم الأندلس المستقل ذاتياً.

إن الموقع الذي اختير في عام ١٩٨٥م لعمل المعرض هو الجزيرة الصناعية إيسلا دي لا كارتوخا Isla de la Cartuja والتي تقع في نهر كوادالكيفير Guadalquivir ، إن الجزيرة تقع بين النهر وقناة صناعية للتحكم في الفيضان ، مساحتها ٤٢٥ أكر/فدان (أي ١٦٢ هكتاراً) وهو الجزء المستخدم من الجزيرة للمعرض لكل المساحة المتبقية من الجزيرة كانت محسنة بالنباتات ، واحدة من المشاكل التي كانت تواجه مصممي الموقع كانت تكمن في صعوبة ربط الموقع بالقلب التاريخي لأشبيلية ، خاصة بالخطوط الحديدية ذات الطراز العتيق بالإضافة إلى ذلك وجود تغيرات سائدة في النهر.

إميليو أمباز Emilio Ambaz من مدينة نيويورك مع ائتلاف من المهندسين الأسبان فيرناندز أوردونيز Fernández Ordóñez ، وهو أخو وزير العلاقات الخارجية الأسباني ومارتينز كالزون Martinez Calzon وكل من جوانكيورا ديلا ديسترو Junquera del Diestro و بيرز بيتا Perez Pita - كانوا قد حصلوا على الجائزة الأولى في المسابقة التي دعي لها ١٢ فريقاً. ولقد كان مفترضاً بنسبة كبيرة أن الاعتبار السياسية لها الثقل الأكبر في القرارات الخاصة بالمشاركين الفائزين ، هذان الفريقان كان من المفترض أن يتعاونوا معاً في إنتاج تصميم جديد لكن هذا المجهود استمر فقط لمدة يومين.

إن ملخص المسابقة كان قد طالب بمسرح به سعة (٢٠٠٠ مقعد) وقاعة احتفالات بسعة (٢٢٠٠ مقعد) ومسرح درامي به (١٥٠٠ مقعد) وقاعة احتفالات خارجية بسعة (١٠,٠٠٠ مقعد) وحمام سباحة أولمبي بسعة (٥٠٠٠ مقعد) ، وقبة سماوية planetarium وكذلك ساحة arena بسعة ٢٥,٠٠٠ مقعد. وبمجرد تغيير البرنامج فإنه لن يكون هناك أي انتباه لتصميم أمبارس ، هذه المشكلة التي نشأت يرجع السبب فيها إلى النجاح غير المتوقع للمعرض في جذبه للعارضين الدوليين ، فلقد زادت الأعداد عن المتوقع لها من ٦٠ إلى ١٠٨.

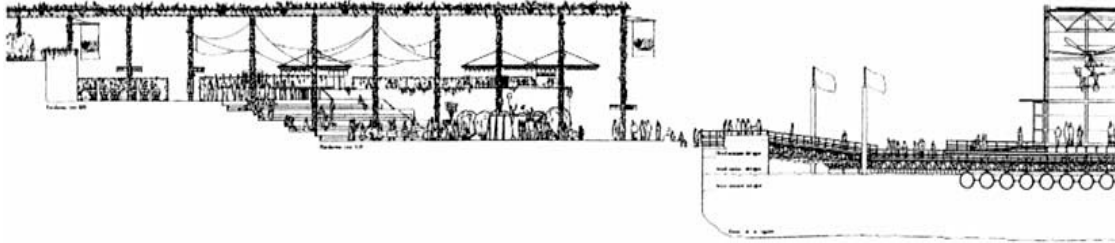
كان مشروع أمباز Ambaz كما في الشكل رقم (١٩, ١٠) يقوم على سحب المياه من النهر إلى ثلاث برك محاطة ببحيرات كبيرة ، حيث سمحت بوجود أرصفة ميناء والتي تتيح بدورها وسيلة ربط إلى داخل كل أنظمة البنية التحتية بالمنتزه ، وكان تصوره بأن العارضين سوف يحصلون على أجنحة العرض مبنية على صنادل وتنتقل على طول النهر لتركب على الموقع طوال مدة المعرض ، وبمجرد انتهاء المعرض فإن الصنادل مع أجنحتها سوف تبهر بعيداً وسوف يظل المنتزه كما هو ، إن النماذج الأخرى الراجعة كانت أقل إثارة ، فلقد احتفظت بالتضاريس

الموجودة وافترض نظام مرتب لطرق ذات الأشجار متقاطعة في شكل شبكي ، والقطعة المركزية - و عنصر الصدارة - كان سيصبح النموذج المؤثر للنظام الشمسي بقطر ٨٠ متراً.



Courtesy of Emilio Ambasz, architect

(أ)



Courtesy of Emilio Ambasz, architect

(ب)

الشكل رقم (١٩، ١٠). مقترح إمباز. (أ) المقترح الفائز في المسابقة. (ب) قطاع عرضي يظهر الصنادل وتركيبها إلى رصيف الميناء.

لقد ربط تصميم أمباز Ambaz عدداً من المداخل الخاصة بموقع المعرض بالعديد من النقاط في المدينة عن طريق العبارات والمراكب البخارية، مثل التي تستعمل في مدينة البندقية، أما مخطط أوردونيز Ordonez فقد كان موجهاً للمباني بدرجة كبيرة، فقد اقترح كباري ومباني - وقطارات السكة الواحدة monorails، و الطرق والعديد من المصنوعات اليدوية الأخرى التي تكون مجزية مالياً إلى القادة السياسيين. وكان خوليو كانو لاسو Julio Cano Lasso هو أول من أمر بدمج الأفكار الخاصة بالنماذج المتنافسة الراجعة وتجميعها في التصميم المنفذ (كما في الشكل رقم ٢٠، ١٠) والمخطط كان منعزلاً لكن ارتبط بالمدينة بعدد من الجسور الجديدة صمّمت بواسطة شخصية كبيرة مثل سانتياجو كالترافا Santiago Calatrava ويوجد مشى للتنزه على طول واجهة النهر لكن هناك

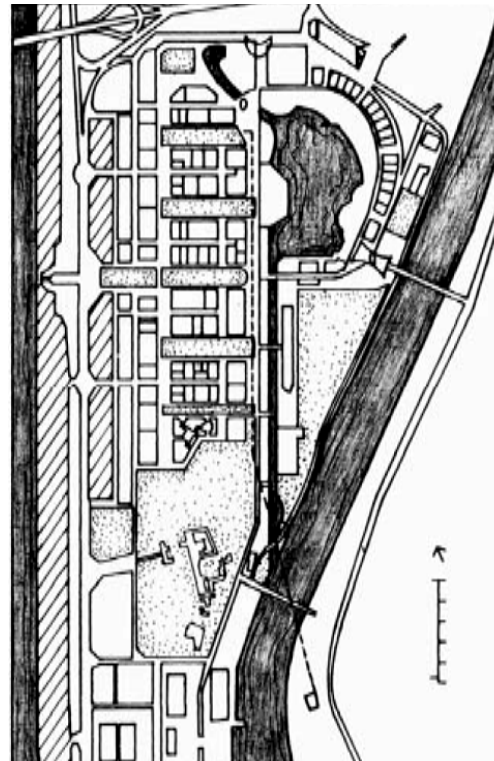
القليل منه والذي يمكن أن نراه، ولقد قسم الموقع إلى ثلاث مناطق: الأولى، كانت مخصصة للأجنحة الإقليمية الأسبانية. وقد خلقت كتلة كثيفة حول البحيرة (بحيرة أسبانيا Lago de España). والثانية، كانت من أجل أجنحة المعرض الدولية والتي كانت مقامة على جانب من الطرق الخمسة المتوازية التي كانت أسماؤها (إيدسون Edison، ونيوتن Newton، وكوري Curie، وآينشتاين Einstein، وداروين Darwin) المقامة بزاوية قائمة إلى الطريق الرئيس، كامينو دي لوس ديسكوبريمنتوس Camino de los Descubrimientos الذي كان يصل بحيرة أسبانيا بالنهر. والثالثة، هي منطقة المباني الدائمة، وهنا يوجد دير موناستيرايو سانتا ماريا دي لاس كوفاس من القرن الخامس عشر، والذي أعيد ترميمه خاصة من أجل المعرض على أساس كونه معروضاً مركزياً. ولقد أضيفت بالقرب منه بعض المباني الجديدة مثل:

- برج تريانا Triana Tower المصمم من قبل فرانيسكو خافيير دي ساينز أويز Francisco Javier Sáenz de Oiza.
- سرادق الاكتشافات Pavilion of Discoveries المصممة من قبل كل من خافيير فيدوشي Javier Feduchi وإدواردو أرويو Eduardo Arroyo.
- وهناك آخرون تضمنوا الخيمات الأندلسية في المقاطعة التي تقع بها أشبيلية.

Collection of the author



(ب)



Drawing adapted from various sources by Alix Verge

(أ)

الشكل رقم (١٠، ٢٠). إكسبو ٩٢، أشبيلية. (أ) الخطة كما طورت. (ب) منظر عام للمعرض.

إن خريطة الموقع تظهر القليل من الإبداع لكنها موظفة بفعالية وكفاءة للتعامل مع حرارة الصيف ، فلقد زرعت ٣٢ ألف شجرة لتعطي الظل ، وتعمل على التوحيد البصري. والخيمات وأجنحة العرض كانت مركبة ببساطة على البنية التحتية المتاحة. ولقد روعي أن تكون أكثر بهجة في ألوانها عن غيرها تلك التي أقيمت في المعرض العالمي السابق في أوساكا Osaca والتي بنيت من الخارج بشكل رئيس من الأحجار الطبيعية والألواح المعدنية. والبعض كان لها أشكال ومميزات خاصة وممتعة ، والجناح الكويتي (الذي صممه سانتياجو كالترافا Santiago Calatrava) ، والذي كان له أسقف تشبه الخالب من الخشبية و كان يغلق للابتعاد عن شمس منتصف اليوم ، وهناك أجنحة أخرى صممت بواسطة مشاهير المماريين من أمثال تاديو أندو Tadoo Ando (مثل الجناح الياباني) .

إن السؤال الخاص بالمعرض العالمي الآن هو: "ماذا تفعل بالموقع عندما ينتهي المعرض؟" ومعظم المعارض العالمية تهدم بعد انتهائها والمواقع يتم تحويلها بشكل كامل لاستخدامات أخرى. هذه الملاحظة قد تكون جزئياً صحيحة بالنسبة لأشبيلية أيضاً ، لكن هي أيضاً تترك لنا ميراثاً دائماً ، فالباني الدائمة تظل موجودة لكن العديد من المواقع الآن تخدم أغراضاً جديدة ، فلقد تحولت إلى مجموعة مركبة من صالات عرض ومتاحف وإلى كارتوجا Cartuga متنزه للعلوم والتكنولوجيا وكذلك إلى أماكن للترفيه. إن بحيرة أسبانيا الآن هي جزء من متنزه الجزيرة الساحرة والذي افتتح في عام ١٩٩٧ م ، ولقد أعاد هذا المتنزه الأسفار التي قام بها المستكشفون الأوائل لأشبيلية القائمة الآن في القرن السادس عشر ، ولقد كان المعلم الرئيس لهذا المتنزه هو الجاكورا Jaguar وهو قطار سريع rollercoaster (يوجد في متنزهات الألعاب) يسير بسرعة تصل إلى ٨٥ كم/ساعة ، أي نحو ٥٣ ميل/ساعة ، ولقد كان هذا المتنزه ممولاً بقوة ، والآن من ذا الذي يذهب إلى أشبيلية لكي يزور متنزهها في الصيف؟

### المراجع الرئيسة Major References

- Ambasz, Emilio, ed. (1998). Master plan for the Universal Exposition – Seville 1992: Seville, Spain. In *Emilio Ambasz: The Poetics of the Pragmatic: Architecture, Exhibit, Industrial Design*. New York: Rizzoli, 197–203.
- Dixon, John M. (1992). World on a platter. *Progressive Architecture* 73 (7): 86–95.
- Forgey, Benjamin (1992). Spanish Treasures (Expo '92, Seville). *Architecture* 81 (7): 72–9.
- Novo, Francisco Garcia and Claudia Zavaleta de Daute (2002). *Paisaje y urbanismo de la Expo '92*. Seville: Reditores.

## حالة دراسية Case Study

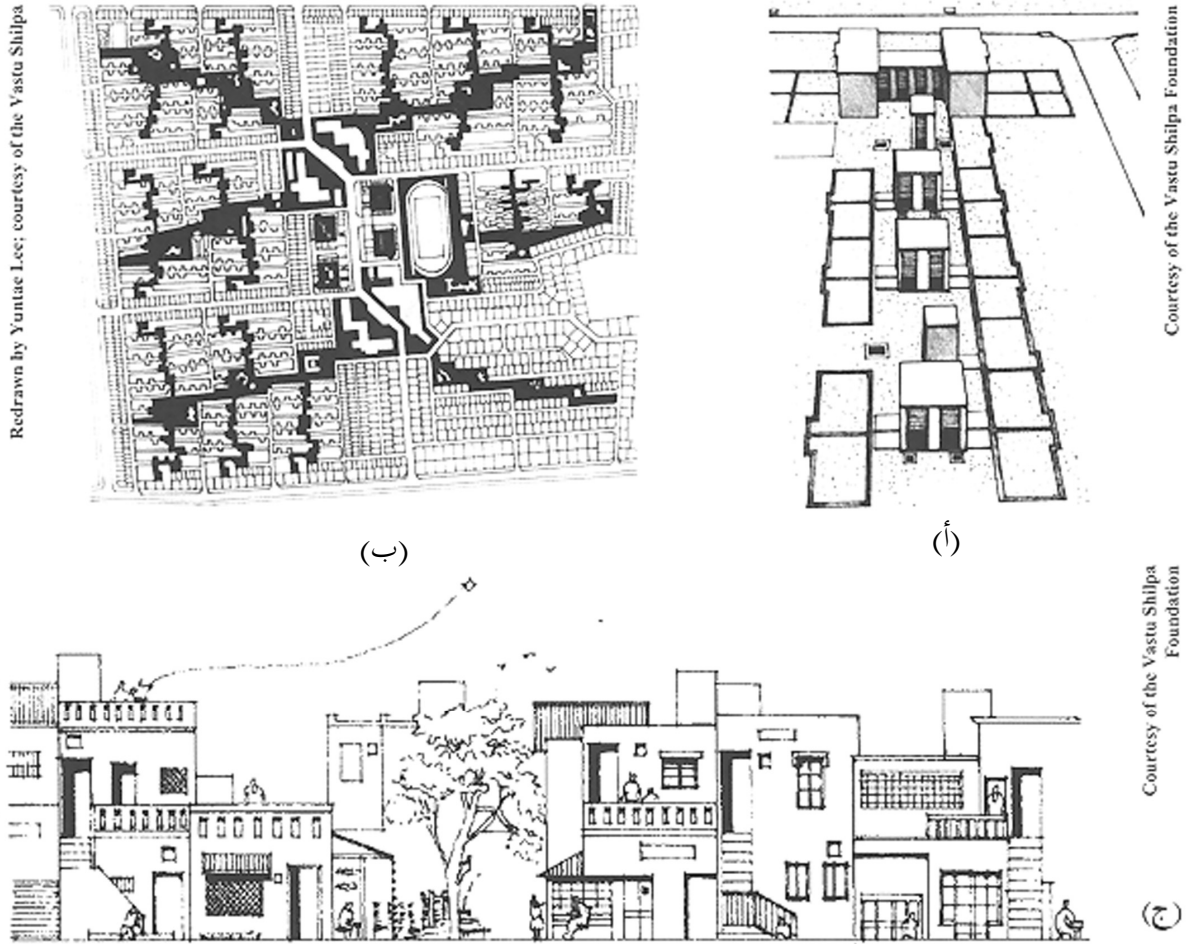
بلدة آرانيا، أندور، الهند: مخطط للمواقع والخدمات (من ١٩٨٣-١٩٩٦م)

Aranya Township, Indore, India: A Sites-and-services Scheme (1983-96)

آرانيا Aranya تعني (الغابة) وهي بلدة ذات ٧٠٠٠ قطعة أرض تسيطر عليها مشاريع الخدمات والمواقع المقامة على ٨٦ هكتاراً (أي ٢١٢ أكر/فدان) المقامة على حافة أندور، ولقد أقيم هذا المخطط من أجل الإسكان المتوقع لنحو ٩ أشخاص لكل منزل ليكون المجموع الكلي ٦٣ ألف شخص، ولقد كانت هيئة التنمية بأندور Indore Development Authority (IDA) هي القائمة على ذلك المشروع، والمعماري كان بالكريشنا دوشي Balkrishna V. Doshi ومؤسسة فاستو شيلب Vastu Shilp التي كانت معنية بمدينة أحمد آباد. إن السكان المستهدفين كانوا خليطاً من ٦٥٪ أفراد منخفضو الدخل (القطاع الأضعف اقتصادياً) حيث كان الدخل أقل من ٣٥٠ روبية (أي ٣٠ دولاراً أمريكياً في الشهر في عام ١٩٩٠م)، و ٣٥٪ من أصحاب الدخل المرتفع، والمشروع كان له هدف اجتماعي بالإضافة إلى توفير الحماية، فهذا الخليط للسكان لم يكن فقط على المستوى الاقتصادي، فهناك خليط آخر من هندوس ومسلمين وسيخ وبوذيين ومسيحيين يعيشون هناك.

والمشروع كان واحداً من المشاريع التي تكون فيها قطع الأراضي مجهزة والخدمات متاحة من قبل هيئة التنمية بأندور IDA، ولكن كانت عملية بناء المنازل متروكة لملاك قطع الأراضي، وهناك خمسة أهداف تضمنها التصميم: (١) التأكد من وجود حياة بيئية صالحة، و(٢) خلق الإحساس بالمجتمع، و(٣) التعامل مع المناخ الحار، و(٤) خلق هيكل ذي كفاءة وفاعلية من حيث التكلفة يمكن تركيب المبنى إليه، و(٥) توفير الطريقة التي تجعل الحياة في المناطق منخفضة الدخل في الهند تخرج إلى الشارع وفي المناطق القاحلة وعلى الأسقف الأفقية للمباني.

لقد تم وضع البنية التحتية بأسلوب تدريجي مع نقطة التجميع المركزية، حيث تتفرع منها الخدمات إلى نقاط تجميع أصغر، ثم نقاط لكل كتلة سكنية والتي تخدم عدداً من الوحدات. وأن المواقع الخاصة بالمراحيض كانت تمثل مشكلة، فمن الناحية الاقتصادية من الأفضل أن تتواجد أمام المنازل حتى يكون توصيلها بالخط العمومي أقصر ما يمكن، لكن في بحث سابق لمؤسسة فاستو شيلب Vastu Shilp عن المواقع والخدمات الأخرى أظهر أن مثل هذه الترتيبات غير محببة من قبل الأفراد الذين يشترون مثل هذه التقسيمات. لذا فإن المراحيض يجب أن تكون في الخلف من قطعة الأرض المحددة (انظر الشكل رقم ١٠،٢١). إن خطة الموقع كانت مبتكرة، وهي في الأساس خطة شبكية، وقد تم ترتيبها على شكل نمط مركزي معدل من أجل خلق مجموعات صغيرة تشبه الفسيفساء للمناطق المنعزلة بالداخل والتي تبنى داخل الكل المتكامل (انظر الشكل رقم ١٠،٢١ ب).



الشكل رقم (١٠, ٢١). بلدة آرانبا، أندور. (أ) مواقع البناء النموذجية مع الخدمات في القلب. (ب) خطة الموقع. (ج) نوع التسمية المتوقعة.

إن المحيط الخاص بكل قطاع يكون محاطاً بقطع تقاسيم كبيرة، والتي يكون مدخلها مباشرة من طريق تقع عليه من الداخل تقاسيم الأراضي الأقل دخلاً. وأنماط الشوارع تتبع التسلسل التدريجي من الطرق الكبيرة حتى الطرق مقفلة النهايات cul-de-sacs والتي تشكل الأصغر، والأكثر استخداماً، ووحدة من فراغ مشترك. إن البيع الرباح للتقسيمات ذات الدخل المرتفع قد وفر الدعم المادي للخدمات الخاصة بالأقل دخلاً.

إن الخدمات المجتمعية تقع في مركز الخطة وأعداد من الفراغات المفتوحة تشق طريقها من هناك حتى حافة الموقع. ولقد تم إعداد قلب الخطة بشكل طولي والذي يتكون من أربعة تجمعات تجارية الاستخدام مع بيع بالتجزئة، إن المحلات الكبيرة تكون مواجهة للشارع والمحلات الصغيرة تكون مواجهة للأفنية، والمدرسة والملاعب الرياضي فإنها تقع على حافة مركز الخطة، وإن تخطيط الموقع يجعل في الإمكان الوصول إلى القلب المركزي للموقع من النهاية الخارجية للموقع في غضون ١٠ دقائق سيراً. كذلك فإن أماكن العمل مدمجة داخل الخطة، فالعديد من



أشكال البيع بالتجزئة والأنشطة الصناعية والتجارية تحدث في الشوارع وفي المنازل أيضاً، فلقد كان من المتوقع أن تبني المنازل بشكل يسمح بوجود شرفات مواجهة للشارع وتقع خلفها غرفة مع المطبخ الخاص بها، ويقع المرحاض في الخلف، أما الطابق الثاني فيمكن له حينذاك أن يكمل (انظر الشكل رقم ١٠، ٢١ ج). إن العلاقة بين المطبخ والمراحيض ليست نموذجية عند أصحاب المنازل الهندوس، لكن اقتصادياً المراحيض توجد في مدخل المنزل، ولكن الحاجة إلى الخصوصية تفرض عدم تواجده في المدخل، وإن المشروع الرئيس المصمم من قبل دوش قد بني لكي يبين أماكن إقامة أشكال التنمية المحتملة التي يمكن أن تحدث، هل نجح هذا النموذج؟ لقد ربح جائزة أغاخان للتصميم عام ١٩٩٥ م.

### المراجع الرئيسة Major References

- Bhatt, Vikram and Peter Scriver (1990). Aranya Township, Indore. In *After the Masters*. Ahmedabad: Mapin Publishing, 98-9.
- Doshi, Balkrishna V. (1988). Aranya township. In *Mimar 28: Architecture in Development*. Singapore: Concept Media, 24-9. <http://archnet.org/library/pubdownloader/pdf/4644/doc/dpt0587.pdf>
- Steele, James (1998). Aranya low-cost housing. In *The Complete Works of Balkrishna Doshi: Rethinking Modernism for the Developing World*. London: Thames and Hudson, 114-29.

### التركيب في البنية التحتية

#### Plugging In the Infrastructure

لقد تم تصميم الوصلات (الممرات) لربط أجزاء المناطق القائمة معاً وقد اقترحت لعدة أسباب واتخذت أشكال متعددة، والأسباب الأولية هي لتحسين الوصول ولتوفير الرفاهية للمشاة /أو راكبي الدراجات، ففي مركز تشارلز Charles Center نجد أن نظام "ممرات المشاة المعلقة" skywalk system قد صمم لجعل الأجزاء الخاصة بالكتلة العظمى سهلة الوصول إليها من كل جهة، وكذلك أيضاً بفصل حركة مرور السيارات عن مسارات المشاة الخاصة بالأفراد لتوفير مستوى أمان، وكذلك لتكون رمزاً لتوحيد المناطق ذات المباني المتنوعة.

إن الحالتين الدراسيتين اللتين تم وصفهما هنا هما مختلفتان تماماً في سماتهما، فالبنية التحتية في الأولى تكون في مستوى الدور الثاني وضمنه، بينما في الثانية فهي حقاً أسفل الشارع في مستوى البدروم ولكنها مفتوحة للسماء. فالأولى كانت مصممة لتفصل ممرات المشاة عن طرق مرور السيارات ولتوفير ممرات مريحة من المبنى إلى مبنى آخر في فصل شتاء مينيسوتا Minnesota القاسي، أما الثانية فقد كانت ببساطة تقوم بجعل مركز المدينة مكاناً أكثر جاذبية. وكلاهما كانت تشكل الحافز الرئيس للتنمية الجديدة.

إن النوع البديل الذي لم يوصف هنا هو شبكة ممرات المشاة تحت الأرض والتي ذكرت سابقاً في هذا الفصل. كالتي توجد في تورنتو Toronto لتصل ٣٨ من مباني المكاتب و ٣ فنادق رئيسة و ٥ محطات للمترو. وتضم نحو

١٠٠٠ من المحلات والمطاعم، أما مونتريال Montreal والتي كان بها الميدان الذهبي Golden Square والذي يبعد ميلاً عن ممرات المشاة المحمية والتي يعتقد أنها الأكثر اتساعاً في العالم، أما في مدينة كانساس Kansas City حيث يوجد تروبوليس Tropolis وهو مجمع أعمال تحت الأرض مساحته نحو ٤ مليون قدم مربع أي نحو ٣٧١,٦٠٠م مع تعداد للعمالة يقدر بنحو ١٣٠٠ شخص، فقد كان به شوارع متسعة، ومرصوفة وجافة تماماً ومضاءة ببراعة. ويقع مكان منجم قديم، أما سيدني Sydney فلقد كان بها ممرات مشاة متسعة تحت الأرض في مركز المدينة، هذه الممرات تربط محطات مترو الأنفاق الخاص بنظام السكك الحديدية للضواحي إلى أماكن التسوق السفلية في الكتل المتاخمة، إن مسارات السير نفسها مصطفة مع المحلات وتؤدي إلى الاتجاهات الرئيسة. والتي استخدمت بطريقة جيدة.

### المراجع الرئيسة Major References

- Attoe, Wayne and Donn Logan (1989). *American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Young, Karen A. (1999). *Subterranean Commercial Development*. <http://www.emich.edu/public/geo/557/book/d111.underground.html>

### حالة دراسية Case Study

نظام ممرات المشاة المعلقة، مينيابوليس، مينيسوتا، الولايات المتحدة الأمريكية (١٩٥٩م حتى الوقت الحاضر، ومخطط لها الاكتمال في ٢٠١٥م)

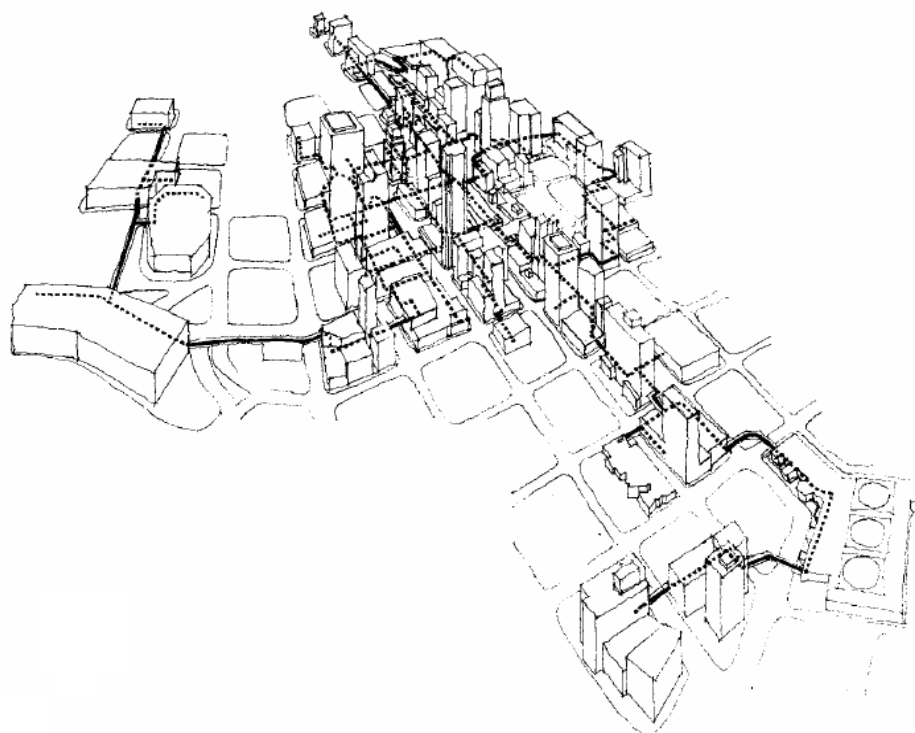
**The Skywalk System, Minneapolis, Minnesota, USA (1959 to the Present; Planned Completion 2015)**

إن نظام ممرات المشاة المعلقة (سكاي ووك skywalk) في مينيابوليس يتكون من ممرات معلقة للمشاة تربط الأماكن الداخلية في المباني مع قلب المحلات التجارية للمدينة على مستوى الطابق الثاني (وبمعنى آخر مستوى الطابق الأول في البلدان التي تستخدم الإنجليزية البريطانية) (كما في الشكل رقم ١٠,٢٢). وتتألف هذه الفراغات من صالات للعرض والتسوق وفندق وممرات تجارية، فهي شبكة داخلية مغلقة من الروابط، ومسيطر عليها مناخياً. وهي ليست مثلاً فريداً لكنه هو الأكثر انتشاراً في الولايات المتحدة.

إن فكرة بناء هذا النظام يرجع الفضل فيها إلى ليسلي بارك Leslie Park رئيس شركة العقارات باكر بروبورتيز Baker Properties. ولقد كان هدفه هو الحصول على مركز للمدينة يتنافس بفعالية مع مراكز التسوق بالمناطق وتحكمها الشديد في درجات حرارة الأماكن الداخلية. بدايةً تلقى بارك القليل من الدعم من قبل إدارة المدينة في عام ١٩٥٩م، ولكن قسم التخطيط بمدينة مينيابوليس Minneapolis City Planning Department قام بتكليفه هو والمعماري إد باكر Ed Baker لتطوير خطة لمثل هذا النظام.

وقد اقترح بارك وباكر مخطط ممر المشاة المعلق "سكاي واي" skyway ، والذي يربط المباني في نيكولت مول Nicollet Mall الواقع على الشارع الرئيس في مينيابوليس. لقد جعل الأفراد قادرين على الانتقال من مبنى إلى آخر بدون الخروج إلى الخارج ، والسلالم الكهربائية Escalators المتواجدة على مستوى الشارع في أركان كل كتلة من المباني سمحت بتسهيل الوصول إلى ممرات المشاة المرفوعة. ولعرض جدارية هذا المخطط فقد كلف بارك / باكر بتصميم مركز نورث ستار Northstar Center ، وهو عبارة عن مبنى ذي استخدامات مختلطة ، ولقد افتتح في عام ١٩٥٩ م. و كان أول ربط في عام ١٩٦٢ م والذي أصبح نظام سكاي واي skyway والذي ربط المركز بما كان يسمى آنذاك بالبنك الوطني الشمالي الغربي Northwestern National Bank. لقد رفع هذا الإنشاء قيمة الفراغات التجارية بالطابق الثاني بدون أن تقل قيمة الأدوار الأرضية. ومع نمو هذا النظام، على أية حال، فإن عملية الاستئجار في الأدوار الأرضية كانت حقاً متأثرة.

ولقد أقيم رابط تلو الآخر وبحلول عام ١٩٩٠ م كان هناك ٢٨ كوبري يصل عدد ٢٧ من المباني المتأخمة للمحكمة الزجاجة في مبني أي دي إس IDS واعتبارها هي المحور الرئيس. وبحلول عام ٢٠٠٢ م كان هناك ٥ أميال (حوالي ٨ كم) من ممرات المشاة المعلقة والأنفاق ونحو ٦٢ من الكباري (انظر الشكل رقم ١٠،٢٢ على سبيل المثال). إنهم يربطون ٦٥ كتلة مباني ويوصلون نحو ٢٠٠٠ محل تجاري بالإضافة إلى المقاهي والأكشاك ونحو ٣٤ مطعمًا و ١٥٠٠ وحدة سكنية و ٤٠٠٠ غرفة فندقية وحوالي ٢ مليون قدم مربع (أي نحو ١٩٠ ألف متر مربع) من الفراغات المكتبية ، وفي منتصف عام ٢٠٠٢ م فإن قسم التخطيط لمدينة مينيابوليس كشف النقاب عن المرحلة الأخيرة من الخطة التي تركز على استكمال الروابط الباقية بحلول عام ٢٠١٥ م. وكذلك فإنها حددت الروابط (أو البدائل) التي يجب أن تعمل بينما تكون المباني تحت الإنشاء أو يتم تجديدها.



(أ)



(ب)

الشكل رقم (١٠, ٢٢). نظام ممر المشاة المعلق إسكاي واي skyway. (أ) نمط سكاي واي. (ب) مركز تسوق نيكولت.

إن الخدمة الاستشارية لممرات المشاة المعلقة هي جزء من المجلس البلدي الحكومي لوسط المدينة، والذي تم تشكيله في أواخر السبعينيات. وبينما هي نظام استشاري فقط لكنها اكتسبت قوة ونفوذاً سياسياً يؤخذ بعين الاعتبار عبر السنين. ولهذا فإنها قادرة على الإصرار على أشكال محددة من الروابط بالرغم من أن شركات خاصة هي التي تملك هذه الروابط. وبناء الروابط ليس سهلاً. فلكي تبني عبر الشارع فيجب على الملاك أولاً أن يحصلوا على التصريح بعدم التجاوز وأن يرسلوا ٥٠٠ ألف دولار دفعة واحدة لتغطي تكاليف الإزالة لاحقاً إذا كان ذلك ضرورياً. إن تكلفة الرابط تتنوع من ٥٥٠ ألف دولار إلى ٦.٣ مليون دولار. والتكلفة الأولى هي تكلفة الشكل التقليدي للرابط الذي يصل بين مبنيين. أما التكلفة الثانية فهي تكلفة ممر المشاة المعلق والنفق اللذين يربطان ساحة مدينة مينيابوليس بمحكمة الولايات المتحدة، وبورصة الحبوب Grain Exchange، والمنحدر التذكاري الخاص بجيري هاف Jerry Haaf Memorial Ramp.

إن تصميم الرابط يجب أن يتبع عدد من الخطوط الإرشادية والضوابط؛ حيث إن الرابط يجب أن لا يقل العرض عن ٣.٦ م (أي ١٢ قدماً)، ولا يزيد العرض عن ٨.٢٧ م (أي ٢٧ قدماً)، وأن يكون أفقياً في مظهره حتى لو كان هناك انحدار في الطريق الرئيس والمسافة بينه وبين الشارع يجب أن تكون ٥.٢ م، أي ١٧ قدماً، ولا بد أن يكون له حوائط زجاجية لجعل التوجيه أسهل لمستخدمي هذا النظام. إن المبادلة بين اكتساب وفقدان الحرارة يكون مرتفعاً جداً في مثل هذه الحوائط، و الخطوط الإرشادية لتصميم المظهر الخارجي تكون متساهلة بشكل كبير لذا فإن أشكال الكباري متنوعة، فمن المفترض أن تكون متوافقة مع المباني المتصلة بها، وتحقيق ذلك التوافق يكون في الغالب أمراً صعباً، لأن المظهر الخارجي للمباني التي تصلها الروابط يكون غالباً مختلفاً جداً، فالروابط نفسها لا يمكن أن تستعمل لأغراض البيع بالتجزئة واستخدام المنشورات السياسية بها أمر ممنوع. حقاً هكذا تكون الروابط. إنها تحجب بعض المشاهد عن المشاة في الشارع لكنها تخلق مشهداً جديداً لمستخدميها.

بينما يكون ممر المشاة المعلق ملكاً للعديد من القطاع الخاص فإنه يفتح للعامة من ٦:٣٠ صباحاً حتى ١٠ مساءً في كل أيام الأسبوع ما عدا العطلات الأسبوعية والتي تكون مفتوحة فيها لفترات أقل (نهاية الأسبوع). إنها تكون المفضلة خاصة خلال أشهر الشتاء حيث درجات الحرارة غالباً ما تكون منخفضة وتصل إلى ما تحت الصفر مثوياً وأحياناً فھر نهايت، إن وصلة بوسييسيت Busiest Link تربط كتلة مبنى IDS وكتلة مبنى باكر Baker Block. وحوالي ٢٣ ألف شخص يستخدمون هذا الرابط يومياً، والغالبية منهم من الطبقة المتوسطة وتمثل النساء حوالي ٦٠٪ منهم.

هل نجح نظام ممرات المشاة المعلقة skyway؟ إن السمة المميزة لنجاحه هي زيادة أعداد هذه الروابط عبر السنين، فلقد بدت أنها المفضلة لدى الجميع، و إنها ناجحة بالتأكيد خاصة في أشكال الراحة والسهولة والإحساس

بالأمان الذي توفره للمشاة. أما بالنسبة لأشكال الأنشطة الخاصة بالبيع بالتجزئة للطابق الثاني فإنها تعمل على انتزاع أعمال من مستوى الدور الأرضي و الشارع العام ، فلقد أغلقت بعض المحال بسببها ، وفي نفس الوقت فإن المنطقة التجارية بالمدينة downtown area أصبحت أكثر جاذبية للمستثمرين وذلك من ناحية العروض التي تقدمها لهم. إنها جعلت مركز المدينة قادراً على المنافسة مع مواقع الضواحي من أجل التنمية. وبالرغم من أن تكلفة بناء الكباري قد منعت بعض المنظمات من إيجاد موقع لها في المدينة ، إلا أن مواقف انتظار السيارات في المناطق المتطرفة كانت تدعم ، ولقد تزايد استخدام نظام الحافلات بالمدينة بسبب الإضافة الملائمة ، وذلك بإتاحة الروابط التي تمكن من الانتقال حول المركز التجاري للمدينة ، وبعض الأشخاص قلقون بسبب الطريقة التي يخدم بها هذا النظام المحلات التجارية ، فهو يمد يد العون للطبقة الوسطى ويقوم بفصل الأشخاص من الطبقة المتوسطة عن الغريب ولهذا فإنها تخلق مجتمعاً ثنائياً للمنطقة التجارية (Robertson, 1994).

#### المراجع الرئيسة Major References

- Robertson, Kent A. (1993). Pedestrian strategies for downtown planners: skywalks versus pedestrian malls. *Journal of the American Institute of Planners* 59 (3): 361–71.
- Robertson, Kent A. (1994). *Pedestrian Malls and Skywalks: Traffic Segregation Strategies in American Downtowns*. Aldershot: Avebury.
- Skyway, Minneapolis. <http://www.cala2.umn.edu/skywayminneapolis>

#### حالة دراسية Case Study

باسيو ديل ريو، سان أنطونيو، تكساس، الولايات المتحدة الأمريكية: ممشى على ضفة النهر (١٩٣٠ - ١٩٤١م، ١٩٦٢م حتى الآن ومستمر)

Paseo del Rio, San Antonio, Texas, USA: A Riverside Walkway (1939–41, 1962 to the Present and Continuing)

إن منبع نهر سان أنطونيو يقع على بعد ٣ أميال في الشمال من المدينة ، ففي المنطقة التجارية بالمدينة Downtown توجد طرق مرصوفة للمشاة على طول ضفتي النهر ، والتصميم والتنفيذ لمثل هذه الطرق كان يعرف باسم الباسيو ديل ريو أو Riverwalk الممشى على ضفتي النهر ، فهو المثال الرائد في عمل تصميم لمتنزه مواجه للنهر وتلاحمه مع المباني التي حوله. في عام ١٩٨٤م حصل على جائزة الإنجاز المتميز من المعهد الأمريكي لبرنامج درجة الشرف للمعماريين American Institute of Architects Honors Program. وهو أيضاً مثال للأثر الذي يمكن للأفراد مع أفكارهم المبدعة أن يحققوه في المدينة.

في مركز المدينة يجري النهر على مستوى منخفض عن الشوارع. وفي العشرينيات تم عمل التثبيتات اللازمة لضفتيه. وفي عام ١٩٢٩م كان مقترحاً أن يتم رصف الضفتين أعلى من المقياس الذي يمنع حدوث الفيضان وجعله

بمثابة مجرى، لكن هذه الفكرة لم تعامل بجدية. روبرت هاجمان Robert Hugman المعمارى المحلى والبالغ من العمر ٢٩ عاماً، اقترح أن يتم بناء طرق مشاة على طول ضفتى النهر. لقد كان هاجمان مرتبطاً بمجموعات عمل مختلفة مثل المجلس العقارى لسان أنطونيو San Antonio Real Estate Board ونادى سان أنطونيو للدعاية San Antonio Advertising Club والفرع المحلى لبنات الثورة الأمريكية local chapter of the Daughters of the American Revolution الذي كان يضغط على رجال الأعمال والقادة المحليين من أجل تطوير المشروع، هناك أعداد من الأفراد الذين لهم أملاك على طول النهر قد وافقوا على دفع ٢.٥ دولاراً أمريكياً لكل قدم من واجهة النهر من أجل توفير التمويل اللازم لعمل التحسينات لواجهة النهر ولكن مندوبى الحكومة رفضوا التجاوب معهم، ولم يكن ذلك حتى عام ١٩٣٨م حيث جاء الدعم من إدارة أعمال المشاريع Works Projects Administration (WPA) والتي أصبح التمويل بها متاحاً لتنفيذ المشروع، والمشاريع الهندسية التي في أعلى النهر كانت قد أنشئت بالفعل للتحكم في تدفق المياه في النهر، وبمجرد اكتمال هذه المشاريع فسوف تنفذ التحسينات المقترحة على طول النهر.

ولقد عين هاجمان معمارياً للمشروع، وروبرت تورك Robert Turk كان هو مسئول الإنشاءات. وممرات المشاة تشغل حوالي ٢ ميل (٣ كم) على طول النهر وتمتد إلى نحو ٢١ كتلة من مباني المدينة والتي تم تشييدها من التمويل المتاح.

ولقد كان مقدراً ميزانيتها أن تتكلف في عام ١٩٤٠م نحو ٣٠٠ ألف دولار أمريكى، وبالرغم من ذلك فقد تكلفت نحو ٤٣٠ ألف دولار كجزء من التمويل، وذلك من العائدات المخصصة للمدينة بنحو ٧٥ ألف دولار من ١.٥ سنت لكل ١٠٠٠ دولار، وهي القيمة المفروضة على ضريبة العقارات على المالكين المحليين، أما إدارة المشاريع فلقد منحتها نحو ٣٣٥ ألف دولار، إن عملية التطوير في أساسها تتضمن ١٧ ألف قدم (نحو ٥ كم) من ممرات المشاة، ٣١ من السلالم التي تؤدي إلى ممرات المشاة السفلية من ٢١ كوبري، و ١١ ألف شجرة، اليوم هناك أشجار السرو الطويلة وأوراق النباتات الكثيفة التي خلقت مناخاً مشابهاً للحدائق الاستوائية، ولتوحيد المشروع بصرياً فقد استخدم هاجمان الرمل المحلى والأحجار الملونة المثورة عبره (كما في الشكل رقم ١٠، ٢٣) الذي يظهر الحالة التي عليها المشروع عام ١٩٩٣م.

نظراً لتجاوز التكاليف الرئيسة فقد تم رفض هاجمان كمعمارى للمشروع وحل محله ج. فريد بونيز J. Fred Buenz في عام ١٩٤٠م، وقامت إدارة أعمال المشاريع WPA بإنهاء المشروع. وفي مستهل الحرب العالمية الثانية تم إيقاف التطوير، وحدث نقص في وسائل الإصلاح حتى عام ١٩٦٠م، فإن النهر في المنطقة التجارية من سان أنطونيو كان قد تلف واتخذ سمعة مبالغاً فيها لكونه منطقة متوقفة على الأشكال التافهة الخربة والمهملة. إن الإدراك للحالة التي أصبح عليها النهر تحث على سلسلة أفكار لإعادة التطوير، رجل الأعمال في سان أنطونيو ديفيد

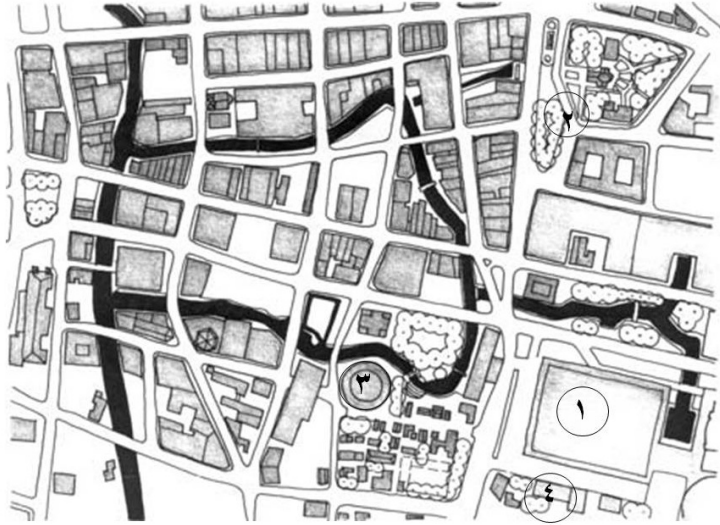
ستراوس David Straus بدأ شن حملة لرفع الحالة الاقتصادية لمنطقة وسط المدينة التجاري downtown واستعادة النهر وإعادة التطوير لما حوله. ولقد اقترحت لجنة الجذب السياحي Tourist Attraction Committee في سان أنطونيو خطة لإعادة التطوير والتي رسمت من قبل ماركو للهندسة MARCO Engineering ولكن هذه الخطة رفضت لأن طبيعتها كانت مبتذلة. وفي عام ١٩٦٢ م تم تأسيس لجنة لتصميم ممشى النهر Riverwalk Commission بسان أنطونيو وكانت المسئولة عن إنشاء خطة رئيسة جديدة.

تلك الخطة التي حصلت على جائزة التصميم من بروجرسف أركيكتشر Progressive Architecture، قد تم تطويرها من قبل مجموعة يقودها سيروس واجنر Cyrus Wagner والتي كانت مدعومة من المركز الأمريكي للمعماريين American Institute of Architects. إن التحسينات وإعادة التصميم لممرات المشاة كان يمثل الحافز الرئيس لبناء فنادق (ثمانية في مجموعها) ومحلات محلية ومطاعم (مطعم كازا ريو Casa Rio كان أولها) على طول النهر، إنه أيضاً كان بمثابة نقط بيع في سان أنطونيو التي أنشأت معرض هيمس HemisFair عام ١٩٦٨ م تحت رعاية مكتب المعارض الدولية، لقد كان بدوره بمثابة الحافز لإعادة تطوير ممرات المشاة على جانبي النهر التي يتصل بها المعرض، لقد نظمت الخطة بأكملها الاحتياج للتطوير والإصلاح المستمر لطرق النهر وهو الشيء الذي كان مهماً في التصميم العمراني.

واستصلاح النهر على النحو المنشود، هو تنشيط لمنطقة سان أنطونيو المركزية. إن مشروع ممشى النهر هو الموطن للعديد من المقاهي والمطاعم، بعض المباني التي كانت تقع في خلفية النهر قد تم إعادة دورانها لمواجهة النهر، ولكن كان هناك البعض الآخر الثابت ولا يمكنها ذلك فأصبحت تمثل الشكل الذي يذكرنا دائماً بالحالة التي كان عليها شكل النهر. وهناك بعض المباني التي قامت بتغيير استخداماتها على سبيل المثال (من جامعة إلى فندق). العناصر المركبة تتضمن فندق حياة Hyatt Hotel، حيث كانت قاعدته و الفناء الداخلي له atrium يعملان كرابط لكل من الآلامو Al Alamo، مركز المؤتمرات، ورفر سنتر "مركز النهر" River Center (كمجمع للتسوق). وإن باسيو ديل ريو إلى طريق النهر، هو الرابط بين ممشى النهر وساحة الآلامو، كان امتداداً قام بتصميمه بون باول Boon Powell من فورد Ford، و باول وكارسون Powell and Carson. إن ارتفاع ١٧ قدماً، أي نحو ٥ م، هو اختلاف الارتفاع بين الروابط التي تتعامل مع مستويات مختلفة من ممرات المشاة ومتصلة بالساحات المنخفضة، والاستجابة لاحتياجات المستخدم أدى إلى خطط جديدة للتوسع في طرق النهر، ولقد كان المفوضين لهذه الدراسة سكيدموري أوينجز وميريل Skidmore Owings and Merrill.



- المفتاح Legend
- ١ - مركز المؤتمرات  
Plaza Alamo
- ٢ - ساحة الآلامو
- ٣ - قاعة اجتماعات فيليتا  
Villeta Assembly Hall
- ٤ - متنزه هيميسفير  
Hemisphere Park



Drawing adapted from various sources by Susanti Widiastuti

(أ)



Photograph by Jennifer Taylor

(ب)

الشكل رقم (١٠, ٢٣). الممشى على ضفاف النهر Riverwalk، سان أنطونيو. (أ) الخطة. (ب) منظر من على كوبري عام ١٩٩٣ م.

والجيل الثالث للتنمية يحدث الآن، وقد قام فريق بقيادة تيد فلاتو Ted Flato، ودافيد لاك David Lake، وجون بلد John Blood، وإليزابيث دانز Elizabeth Danze بالفوز بمسابقة تصميم مركز عالمي على المشى، وكذلك نموذج آخر قدمه المعمار يون ريك أرشر Rick Archer، وتيم بلونكفيسست Tim Blonkvist، و ماديسون سميث Madison Smith لربط مسرح أزتيك Aztec التاريخي بممشى النهر. إن الخطة التي قامت بها هيئة المياه بسان أنطونيو San Antonio Water Authority (SWA) لتطوير ممر بطول ١٤ ميلاً على طول النهر قد حصلت في عام ٢٠٠١م على الجائزة الشرفية للمجتمع الأمريكي لمهندسي تنسيق المواقع للتحليل والتخطيط. والتصميم كان له مهمة واحدة وهي إمكانية الوصول لممشى النهر سهلاً بالنسبة لمستخدمي الكراسي المتحركة. وكان هاجمان لا يرى لذلك أهمية. وفي عام ٢٠٠٢م كان فورد (باول وكارسون) مرة أخرى مرتبطين في خلق المزيد من التحسينات (والتي سوف تكتمل في ٢٠١٠م) على طول النهر.

واليوم تنطلق رحلات لمشاهدة معلم المدينة على النهر وهو موقع مهرجان موكب العوامات Fiesta Parade of floats. إن ممشى النهر غالباً ما يكون مليئاً بالحفلات، والأطفال، والسائقين، والمحليين. وبخاصة قد تجده مكتظاً في أوقات الأعياد. ولقد أثبت ممشى النهر أنه العنصر الرئيس في المدينة، فنحو ٩ ملايين شخص في السنة يستخدمونه وتقدر مساهمتهم بنحو ٨٠٠ مليون دولار بالنسبة إلى ٣ بليون دولار عائد صناعة السياحة في سان أنطونيو كل عام، فهو موقع الاحتفالات الخاصة بالانتصارات التي تحرزها سان أنطونيو عندما تفوز ببطولة الولايات المتحدة لكرة السلة. وللحفاظ على ممشى النهر في حالة جيدة فهو أمر مكلف لأنه يتطلب الإصلاح الدائم. فقسم المتنزهات والترفيه Department of Parks and Recreation بالمدينة له ميزانية سنوية تقدر بحوالي ٤.٢٥ مليون دولار لصيانة الممشى وهذا القسم يطرح أعداداً كبيرة من الخطط على الأرض كل عام، ولقد أصبح هذا التصميم بمثابة الحافز لمدن أخرى في أن تتبعه، فطرق السكك الحديدية المهجورة والأعداد الكبيرة من الشوارع الضيقة يمكن أن تتحول إلى أصول جذابة للمدينة، ولا شك أن هاجمان يستحق التقدير لبصيرته ومثابرته التي يحتاجها التصميم العمراني.

### المراجع الرئيسة Major References

- Black, Sinclair (1979). San Antonio's Linear Paradise. *American Institute of Architects Journal* 68 (9): 30-9.  
 Hammatt, Heather (2002). Going with the flow. *Landscape Architecture* 92 (1): 72-7.  
 Tyler, Ronnie C. (1996). San Antonio River. *The New Handbook of Texas*. Austin, TX: Texas State Historical Society.  
 Zunker, Vernon G. (1983). *A Dream Come True: Robert Hugman and San Antonio's River Walk*. Seguin, TX: The author.

## مكونات التركيب: الاستثمارات الإستراتيجية كمحفز

## Plugging In Components: Strategic Investments as Catalysts

إدارات الدولة، والولاية و المدينة غالباً ما تستثمر في مبانٍ محددة لكونها الحافز لإحراز المزيد من التطوير (الفصل السادس)، ففي فرنسا على سبيل المثال: هناك سياسة قومية للاستثمار في المتاحف في قلب العديد من البلديات المحلية لأحياء مراكزها عن طريق جلب الزائرين لها. لوس أنجلوس وفيلادلفيا من بين مدن أخرى في الولايات المتحدة التي تبعت مباشرة كامدن Camden، ونيوجيرسي تمتلك حوضاً للأحياء المائية. جلاسكو في سكوتلاند تم إعادة إحيائها عن طريق الفن، وعلى الأقل ٩٠ من مدن الولايات المتحدة اتبعت نفس المسار مع الأحياء الفنية، وفي جلندال Glendale بكاليفورنيا نجد أن الاستثمار كان في مواقف انتظار السيارات لتنشيط التنمية الجزئية، والعديد من الجامعات مركبة على (بنية تحتية مغمطة) خارج الحرم الجامعي لتجديد الأحياء المتهالكة، وجامعة كاليفورنيا على ضفاف النهر، على سبيل المثال، قد أنشأت متحفاً للتصوير ومدرسة للفنون البصرية لجذب الشباب إلى مركز المدينة التجاري. وفي تشاتانوجا Chattanooga فقد أنشئت مؤخراً مدرستين.

إنها ليست عمارة المباني هي التي تجذب ولكن الذي يجذب هو استخدامات المباني بسبب ما تقدمه من خدمات للمنطقة المحيطة بها، إن متحف جوجنهايم في بلباو ربما يكون استثناء. إنه مع ذلك جزءاً من إستراتيجية أكبر، فالمتاحف تجذب الزوار الذين ينفقون الأموال، والمدارس تنقسم إلى مجاميع مختلفة، فهي جزء من البنية التحتية لكل يوم، فالمدارس الجيدة تعد ضرورة لجذب العائلات ذوي الدخل المتوسط للسكن بجانبها، والأثر الجوهري لها هو اجتماعياً واقتصادياً ومادياً، فالأسر متوسطة الدخل لا تهتم فقط بالحياة المعيشية يوم بيوم ولكنها تهتم أكثر بحصول أبنائها على تعليم عالي الجودة والذي يعتبر من أعظم اهتماماتهم.

## المراجع الرئيسة Major References

- Attoe, Wayne and Donn Logan (1989). *American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Vossman, Laura (2002). How many artists does it take to make a downtown? *Planning* 68 (6): 20–3.

## ملحوظة A Note

تشاتانوجا، تينيسي، الولايات المتحدة الأمريكية: مدارس كمحفز لتنشيط للمنطقة (٢٠٠٠-٢٠٠٢م)

Chattanooga, Tennessee, USA: Schools as a Catalyst for Precinct Revitalization (2000–2)

العديد من السلطات المحلية والسياسية في مدن الولايات المتحدة وكذلك المدن الأخرى قد أدركت أهمية جودة البيئة المبنية في جذبها للاستثمار الخاص وكذلك للسكان من الطبقة المتوسطة. وأن تشاتانوجا هي المدينة التي اقترنت مؤخراً من إدراكها لهذا الأمر (Naylor, 2003). الكثير قد استثمر في شبكة رأس المال لتشجيع الاستثمار

الخاص ، فواجهة النهر بأكملها قد تم تجديدها ، ونحو ١٢٠ مليون دولار أمريكي سوف يستثمر في إعادة تطويره في عام ٢٠٠٥م (حوض الأحياء المائية بتنسي قد اكتمل في عام ١٩٩٢م). والشوارع وتنسيقها قد تم تحسينها استجابة إليه وكمحفز لتطوير المباني القديمة وإنشاء وحدات سكنية جديدة. وإن مصادر التمويل الخاص التي تستخدم لعمل التسهيلات العامة تعتبر كبوادر محبة للإنسان وكحافز على خلق المزيد من فرص الاستثمار الخاص ، وكذلك استخدام المدارس كحافز للتطوير العمراني ربما يكون غير عادي ولكنه ليس فريداً.

فالمدراس العامة عادة ما تبنى وتترك استجابة لطلب السكان المتمثل في أعداد الأطفال التي وصلت لسن المدرسة في المنطقة أو الحي. أما بالنسبة للسكان المقيمين في مركز المدينة التجاري فإنهم يتضاءلون في أعدادهم فأصبحوا يقتصرون على الأفراد بدون أسرهم ، ولهذا فإن المدارس قد أغلقت. وأعداد من مدن الولايات المتحدة قد لاحظت أن المدارس الجيدة تجذب الأسر للسكن والعيش في أحيائها والتي اتخذت مؤخراً منهجاً مختلفاً ، فلقد بدأت المدارس تبنى في مناطق مركز المدينة التجاري ، وذلك لجذب العائلات من الطبقة المتوسطة لكي تعود للمدينة ، وذلك كجزء من السياسة العامة لخلق تنوع في السكان.

في تشاتانوجا وتنسي قد افتتحت مدرستان ابتدائيتان مع بداية العام الدراسي (٢٠٠٢/٢٠٠٣م) وذلك بعد مرور ١٧ عاماً على آخر مدرسة كان قد تم إغلاقها. إن تطوير المدارس هو نتاج لتشكيل السياسة التعسفية ، التي تدعم المجتمع ، والقيادة المدنية والجمع بين الأعمال الخيرية لتحقيق هدف اجتماعي ، فتحسين نوعية البيئة الطبيعية كانت مكوناً حيوياً للمخطط. وعملية التصميم العمراني بدأت في عام ٢٠٠٠م بقرار من قسم التعليم بمقاطعة هاميلتون Department of Education of Hamilton County (تعداد سكانها ٣٠٨ ألف نسمة) ، وذلك لبناء مدارس لدراسة الموسيقى تبدأ من سن الخامسة K-5 magnet school في منطقة مركز المدينة التجاري ، ولقد كان الهدف هو توفير مدارس محلية لنحو ٤٠٠ طالب الذين كانوا ينتقلون خارج تشاتانوجا بالحافلات إلى مدارس بالضواحي ، والأنشطة المحلية رأت في ذلك فرصة لعمل المزيد من الخطط الطموحة.

إن استوديو التخطيط و التصميم في تشاتانوجا يعمل رسمياً كمكتب يربط تشاتانوجا بمقاطعة هاميلتون وأجهزة التخطيط الإقليمية ، حيث يقومان معاً بتمويل وتجهيز الخطة ، والاستوديو أيضاً يستقبل تمويلًا من المنظمات الخيرية الخاصة وفي مقدمتها كارين هوندت Karen Hundt ، والتي أدركت أن مدرسة واحدة سوف تزود بالطعام فقط من أجل الفقراء الموجودين في المدينة ، وكذلك لجذب المزيد من أصحاب المنازل إلى منطقة مركز المدينة التجاري والتي تحتاج إلى مدرسة واحدة أخرى على الأقل.

إن الإدارة التعليمية لم تمتلك مصادر التمويل الكافية لتقديم الغذاء ، حيث ٨ مليون دولار تكلفة المدرسة الثانية ، وهناك أعداد من المنظمات الخيرية جاءت لمساعدة هيئة التعليم وشركة ريفر سيتي RiverCity Company

(منظمة تعمل بدون فائدة مرجوة) التزمت بإعادة الحياة إلى منطقة تشاتانوجا المركزية وشيدت بقيمة ٤ مليون دولار أمريكي. مؤسستان محليتان، مؤسسة ليند هرست Lyndhurst Foundation ومؤسسة جامعة تينيسي في تشاتانوجا University of Tennessee at Chattanooga في تشاتانوجا، قد وفرتا نحو ٤ مليون دولار إضافية، والتبرع الأخير يعتبر نموذجاً لإثارته اهتمام أعداد كبيرة من الجامعات التي تقع في المناطق العمرانية المركزية داخل الدولة وتخدم الأماكن التي حولها، ولجذب الموظفين الجيدين والطلبة الأكفاء فإن الجامعات تحتاج لأن تقام في مواقع لطيفة مع توفير التسهيلات المجتمعية الجيدة، وإلى نهاية أبعد من ذلك فإن مجلس التعليم فتح باب التسجيل في المدارس للأطفال المحليين وكذلك لأطفال العاملين في مركز المدينة التجاري، وهذا الإجراء خلق في الحال تنوعاً في الطلاب. إن أكثر الاعتبارات أهمية في اختيار الموقع هو التكلفة. مدرسة واحدة فقط وهي أكاديمية هرمان ه. باتل The Herman H. Battle Academy للتعليم والتعلم، قد بنيت على ملكية خاصة بالمدينة، بينما المدرسة الأخرى قد بنيت على ملكية مخصصة للمدينة من جامعة تينيسي، وتقع أكاديمية باتل في الجانب الجنوبي على مساحة ٦٠٠ أكر/فدان (حوالي ٢٤٠ هكتاراً) من موقع صناعي سابق وأصبح يشكل منطقة صناعية مدمرة وقد كان هذا جزءاً من خطة المدينة لعام ١٩٩٧م والتي تهدف إلى تنشيط المنطقة. وقد تمت المدينة في هذه الخطة زيادة المكونات السكنية للمنطقة إلى نحو ٢٠٠ وحدة، ولقد بنيت أكاديمية باتل كحافز لجذب المزيد من السكان المقيمين. وهناك أساليب أخرى استخدمت لتشجيع الطبقة ذات الدخل المتوسط للعيش في المدينة وهي خلق تسهيلات ثقافية في المنطقة مثل (حوض الأحياء المائية في تينيسي).

والمواقع لكلتا المدرستين تعتبر صغيرة بالمقارنة بالمواقع النموذجية التي تبلغ نحو ١٣ أكر/فدان (٥,٢ هكتار) والمقام عليها المدارس في الضواحي، أما حجم أكاديمية باتل Battle Academy فهي على نحو ٣,٣ أكر/فدان (١,٣ هكتار)، والمدارس الأخرى مثل أكاديمية تومي ف. براون Tommie F. Brown Academy للدراسات التقليدية، فهي على نحو ٢,٥ أكر/فدان تقريباً و (نحو ١ هكتار) فقط. لذا فكان على المماريين (تي دبليو إيه معماريين TWA Architects في أكاديمية باتل و درثيك هينلي Derthick Henley في أكاديمية براون) أن يقوموا بتصميم مبنى أطول من المعتاد. رغم ذلك، ففي استراحة أكاديمية باتل يجب أن تكون متداخلة، ولكن الملعب، بالرغم من أنه صغير جداً، إلا أنه يعمل كمتنزه للمجاورة بعد ساعات. هذا وتقع أكاديمية براون في موقع متاخم لخط سكك حديدية مهجورة والذي سوف يحول إلى متنزه طولي ويوفر ملعباً للمدرسة.

إن السياسة الإدارية للمدينة هي تشجيع التنمية المستدامة، ونتيجة لذلك فقد اجتهد المماريون في تقليل تكاليف الطاقة لكل المدارس، فأكاديمية باتل استخدمت بقدر الإمكان ضوء النهار، واستخدمت حداثق الأسطح للعزل، وإعادة تدوير المياه ونظام تنقية مياه الأمطار التي تجري على الأسطح واستخدامها ونظام تنقية في ري الأشجار وتنسيق الموقع (Kreyling, 2003: 33).

هذه التصميمات حتى الآن هي جزء من المشاركة الصغيرة في تصميم البيئات المستدامة على بعض من المعماريين والمصممين العمرانيين، وإن كلا النوعين من المدارس يوفر خبرات لتعليم الطلاب في جامعة تينيسي، وبرامج ما قبل المدرس يجذب المدرسين الذين ربما كانوا معارضين للتدريس في مدارس مركز المدينة التجاري، والأثر المحفز لهذه المدارس طويل الأجل، وعلينا دراسة التقارير الأولية له تدعو إلى التفاؤل.

### المراجع الرئيسة Major References

Kreyling, Christine (2002). New Schools for downtown Chattanooga. *Planning* 68 (7): 32-3.

### التعليق

#### Commentary

بطرق عديدة الكثير مما تم مناقشته في هذا الفصل يتعلق بتخطيط المدينة أو ممارسة تنمية المشاريع. بعض من الأمثلة المتضمنة (مثل المدارس في تشاتانوجا) والتي خططت من أجل أهداف تربوية من قبل مخططي المدينة المهنيين. وهناك جدال قد ينشأ من أجل تضمين كل هذه الأمثلة في الفصل الرابع وبالتأكيد مدارس تشاتانوجا في الفصل السادس. كل هذه الحالات الدراسية على أية حال تظهر أن التنمية والإصلاح المستمر للمدن ومخططات التصميم العمراني تكون ضرورية لنجاحها. و العالم لا يقف بلا حراك.

واضح في المشاريع المدرجة في هذا الجزء من الحالات الدراسية أن تكون أهدافها اجتماعية و اقتصادية لكن أيضاً هناك اعتراف قوي بأهمية البيئة الطبيعية في تفعيل الأهداف الاجتماعية عن طريق توفير قدرة التحمل لها، لهذا فإن التصميم العمراني أصبح قضية رئيسة، ومحور اهتمام مركزي في الكثير من الخطط الاقتصادية والاجتماعية. والأهداف الاجتماعية غالباً ما تكون صعبة التحقيق بدون الأخذ في الاعتبار البيئة المحيطة بها والتي يحدث بها السلوك، وهذا درس واحد من الدروس التي لم يتعلمها بعد العديد من المخططين الاجتماعيين.

إن الهدف من مشاريع البنية الأساسية هو الحصول على أثر محفز وفعال على ما يحيط بها سواء اجتماعي أو مادي. وكما لاحظ كل من أوتو Attoe ولونجان Logan أن الحافزات العمرانية لها الأهداف الكبرى في حل المشاكل الوظيفية (تعريف الوظيفية هنا ضيق جداً عما تمت مناقشته في الفصل الأول) وكذلك في خلق الاستثمار وتوفير الرفاهية:

إن الحافز هو عنصر تشكله المدينة، وفي المقابل يشكل هو الآخر البيئة المحيطة بها، وأسبابه تكون الزيادة المستمرة والتجديد المستمر للنسجة العمرانية. والنقطة الهامة هنا هي أن هذا الحافز ليس منتجاً نهائياً وحيداً ولكن هو العنصر الذي يدفع و يوجه التطوير اللاحق (Attoe and Logan, 1989: 45).

إن الحالات الدراسية تعزز الملاحظات لتلك المبادرات الفردية التي تشكل عاملاً حاسماً في إدراك الفرص المتاحة لتحسين البيئة العمرانية للمدن. وتؤكد الدراسات أيضاً أن البنية التحتية تغطي مجموعة واسعة من أنواع المنتجات التي كانت موجهة فقط عينة صغيرة في هذا الفصل وتؤكد الدراسات أن نوعية التصميم أمر حاسم لنجاح مساعي التصميم العمراني، ويتم الحصول على الجودة من خلال العمل المنسق من مجموعات متنوعة من الشعوب والأفراد في قضية مشتركة. إن أفكار التصميم تأتي من السوابق، الإبداعية منها متأصلة في المشاكل التي تعالجها.







لوجياتسوي، بودونج، شنغهاي (Lujiazui, Pudong, Shanghai) في عام ٢٠٠٤م.



### مستقبل التصميم العمراني

#### THE FUTURE OF URBAN DESIGN

أعطت المسميات مجاًلاً لتغيير النشاط الإنساني كما في القضايا المحسوسة من قبل المجتمع التي يجب تغييرها، فالتصميم العمراني هو تسمية صيغت في وقت واحد، في العالم الناطق بالإنجليزية عندما كانت العمارة وتخطيط المدن يتطوران بتميز وبكيان واضح. فإن مصطلح "التصميم العمراني" ظهر وقريباً سيستبدل بمصطلح أكثر دقة، فمن المحتمل أن يستمر استعمال هذا المصطلح بشكل حر كما هو الآن، وربما سوف يترك لنفس السبب - لأنه غير دقيق. والباب الثاني والثالث من هذا الكتاب قد ناقشاً عالم التصميم العمراني من خلال ٥٠ عاماً وصفاً لحوالي ٥٠ حالة دراسية والمخاوف بأن هذا العرض من الحالات الدراسية سيبقى وربما يزيد في العرض والعمق في المستقبل.

وجميع مجالات التصميم التقليدية تمر بالتطور، ولقد زاد توسيع نطاق الاهتمام بتخطيط المدينة في محاولة لتكون شاملة في المستقبل من وجهة نظرها؛ وقد مددت عمارة تنسيق المواقع مجالها إلى الاهتمام بقاعدة أعمال تنسيق الحدائق والاهتمام بالبيئات العمرانية، بينما العمارة لها العديد من الممارسين الذين يركزون على السمات المختلفة للبيئة المبنية. فقد قلصت العمارة مجالها من الاهتمام بالإسراع إلى حقول ثانوية بينما ظهرت مشاكل بيئية جديدة. فالعمارة والتصميم العمراني كان يتم رؤيتهما كمسعى واحد في كل مكان، وفي بعض البلدان الأوروبية ما زالوا ينظرون إلى العمارة من اتجاه واحد لكن كمصممين مطالبون بمخاطبة القضايا العمرانية، فالتصميم العمراني قد يتجه بسرعة للاستقلال (بالرغم من أنه ليس خاصاً) في المجال المهني.

لقد كان هناك تحول في العمليات التي ينطوي عليها فكر تصميم المدن خلال السنوات الخمسين الماضية، وهذا مذكور في الحالات الدراسية، وقد بدأ التصميم العمراني في عصر كانت فيه أفكار الحداثة المعمارية حول تصميم المدن ومناطقها مذبذبة وقد نافست أمثلة التصميم العقلاني والتجريبي للهيمنة،

فالتصميم العمراني ظهر كحقل مهني مميزاً رداً على القيود الخاصة ولاسيما الأفكار المعمارية حول طبيعة مدينة المستقبل كما تم تقديمها في دستور أثينا (ميثاق المؤتمر الدولي للهندسة المعمارية الحديثة (CIAM) Congrès International d'Architecture Moderne (Sert and CIAM, 1944) مرفق الأفكار التجريبية، خصوصاً ما هو يمثل بنموذج جاردن سيتي، وكان أيضاً مشكوكاً فيه بقوة (انظر J. Jacobs, 1961).

إن العالم مكان معقد، سواء أكان ينمو على نحو متزايد مركب ومتغير بسرعة أكثر من ذي قبل أم لم يكن، بينما نحن نميل إلى أن الخيال مفتوح، وربما لاحظنا غرور عالمنا المعاصر. إن الاهتمامات الأساسية بالتصميم العمراني واضحة منذ تصميم المستوطنات البشرية لأول مرة بوعي. وكيف نتعامل مع مجموعة المصالح التي تهتم بعلاقة الفرد في التنمية العمرانية؟ وكيف يمكننا تحديد المصلحة العامة؟

في حين أن الأفكار الحديثة لتصميم الموقع إن لم تكن معمارية، فما زالت محتفظة بقدر كبير من السيطرة على عقول الممارسين في جميع أنحاء العالم، فقد ظهرت نماذج جديدة مؤخراً من حركة العمران الجديدة أو حركة النمو الذكية التي استقطبت الكثير من الاهتمام الدولي باعتبارها أساساً لرسم مستقبل قوي تجريبي، لأنه يعتمد على أنماط الماضي في المناطق العمرانية التي صممت بشكل جيد و العالم على أية حال مستمر في التطور.

سيكون من غير المنصف على الإطلاق الادعاء بأن العقلانيين من بين مصممي المناطق العمرانية لم يكن تركيزهم واهتماماتهم بقضايا تهتم المصلحة العامة، والحياة البشرية والاحتياجات الإنسانية، أو الدوافع وقد كان اهتمامهم على أساس تصوراتهم لما ينبغي أن يكون عليه العالم. وكانت هذه التصورات التي تقوم على تحليل الأخطاء الموجودة بدلاً من الملاحظات على ما يمكن عمله وما لا يمكن. إن فهمنا لوظائف الشكل المبني قد اتسعت وبشكل كبير في السنوات الأخيرة، والتعريف القديم قد امتد إلى التعريف الذي يلاحظ الأغراض التي تخدم النوعيات الجمالية الرمزية للبيئة من ناحية الصورة الذاتية للأشخاص الذين يقطنونها ويستخدمونها، و الحالات الدراسية التي ذكرناها هنا تظهر ذلك بوضوح.

إن فهمنا لوظائف العالم وما هي المهام والأنماط المختلفة التي قد بنيت على شكل أكثر تعقيداً من قبل لتحمل الناس، سيجعل الناس يتعمقون في دراسة المستقبل، فنحن مطالبون بالتعامل مع التعقيد بدلاً من تطوير وجهة النظر البسيطة للطريقة التي يعمل بها العالم. وأيضاً في أغلب الأحيان إعادة تحديد مشكلات العالم حتى يمكن التحكم فيها عن طريق القضاء على العديد من المتغيرات (الموضحة في الشكل رقم ١،٦)

ومن ثم فنحن نصمم من أجل عالم أبسط فهو أسهل شيء يمكننا عمله ، ويمكن لهذا النهج خلق مزيد من المشاكل التي تخص البيئة الحينية الحيوية.

إن التغيير الأعظم - في تفكير التصميم العمراني إذ لم يكن في التطبيق - كان خلال التسعينيات ونفذ في خلال العقد الأول من القرن الحادي والعشرين ، وقد يكون الاهتمام بالأنظمة الطبيعية لمواقع الأرض المحددة مصدر اهتمام كبير للجيل المقبل من المصممين العمرانيين ، وقد أدى هذا التحول إلى التغيير الذي نتج عن فهم أكبر بكثير لهشاشة كوكب الأرض واستنزاف الموارد المحدودة. إن الاهتمام بصحة كوكب الأرض من قبل الأفراد ومخططى المدن يرجع إلى طريق طويل (ومثال على ذلك : باتريك جيدس Patrick Geddes في العقود الأولى من القرن العشرين) ، بدأ عندما أصبحت قضية التصميم العمراني رئيسة في المناقشات ، والحالات الدراسية الواردة في هذه الدراسة الميدانية تضمنت انضباط التصميم العمراني وأنه نادراً ما يكون الاهتمام كبيراً في الممارسة العملية. الفصل الحادي عشر ، نتعلم من الحالات الدراسية والقضايا الراهنة في التصميم العمراني عندما يأخذ النقاش بؤر الاهتمام من الجهود المعاصرة للتصميم العمراني التي بدأت في الفصل الأول خطوة إلى الأمام ، فهو يركز على المسائل التي أثارته الحالات الدراسية ، ويحدد القضايا الهامة ، والمفاجئة عند التنفيذ ، فالكثير من التصميم العمراني والمعماري سوف يتعامل مع السلوك غير الاجتماعي ، وفي الآونة الأخيرة مع الإرهاب في عالم تصميم معتدل للحد من الفرص المتاحة لهذه الأنشطة ، كما يأمل المرء ، وكما فعل توني جارنييه Tony Garnier في تصميمه القائم على الافتراض في المدينة الصناعية Cité Industrielle (١٩١٧م).

في هذا الباب ، كما أود أن أخص مناقشة نطاق التصميم العمراني في الدول الديمقراطية ، والرأسمالية التي تتخلل هذا الكتاب والتي لا نهاية لها ، ولكن المهم ، هو الجدل حول الحقوق الفردية والجماعية ، و قليل من المطورين و المعمارين التابعين لهم يفضلون أي قيود على ما يدركونه على أنه من حقوقهم الإبداعية ، وكثيراً ما كانوا يحاربون ضد المهجور أو الرديء في بناء النظم والخطوط الإرشادية ولكن في كثير من الأحيان فإنهم ببساطة لا يريدون سوى الحصول على طريقته الخاصة في مواجهة معارضة المجتمع. أولئك المطورون العقاريون أنصار التصميم العمراني يرون أن ذلك يؤدي إلى جودة البيئات العمرانية التي تعزز قرارات الاستثمار الخاصة بهم.

وقد دارت مناقشات حول ما هو هام وما هو غير ذلك ، فمشاريع التصميم العمراني مختلفة الأنواع ، والمقاييس والأحجام سوف يستمر بناؤها. وفي النهاية نستنتج أن المدينة بالفعل سوف تستمر وتكون مجمعة

من أجزاء، البعض مميز والآخر مزيج، فليكن المهم هو أن توفر المدن الغنية مجموعة من الفرص السلوكية والعروض الجمالية التي تشري حياة جميع الناس الذين يشكلونها، ويصبح التصميم العمراني شديد الصعوبة وخاصة في المجتمعات متعددة الثقافات، وتلك التي تكون فيها مصالح فئات السكان تقع خارج اهتمام قوى السوق. وعدد قليل من الحالات الدراسية في هذا الكتاب قد ركزت على احتياجات الفقراء.

إن الفصل الأخير من الكتاب (الفصل الثاني عشر) هو انعكاس حاسم للأفكار حول طبيعة التصميم العمراني ضمناً في التصنيف النوعي المقترح، وللحالات الدراسية، وقد تم تنفيذ التصميم العمراني، بعناية وبشكل مدروس استجابة لمختلف المصالح العامة، مع اختلاف الأنشطة، وقد قطع شوطاً طويلاً في السنوات الخمسين الماضية في التعامل مع القضايا المعقدة والمتنوعة. نتيجة الأسئلة الآتية: "هل أصبح التصميم العمراني مهنة ملائمة ومنضبطة في حد ذاته؟" و "إذا كان كذلك، فماذا ينبغي أن يكون؟"، والجدلية في هذا الكتاب تنتهي إلى القول إن الإجابة على هذه الأسئلة التي تعتمد على الاتجاهات التي فيها يأخذ أعضاؤها مجالات التصميم التقليدية، أنا شخصياً، على أمل أن التصميم العمراني سيستمر إلى أن يكون مجال تصميم متعاون بدلاً من نظام ومهنة مستقلة.

## التعلم من الحالات الدراسية: القضايا الحالية والمستقبلية في التصميم العمراني

### LEARNING FROM THE CASE STUDIES: CURRENT AND FUTURE ISSUES IN URBAN DESIGN

التصميم العمراني وتنسيق المواقع والمباني تم وصفهما في الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب، مع وجود بضعة استثناءات قليلة ناجحة جداً. والناس الذين يزورون، أو يستخدمون أو يعيشون فيها بشكل عام يتمتعون بنتائجها. فقد كانت هناك الإجابات رداً على مخاوف العملاء، ومطوري العقارات والمصممين والتي ينظر إليها على أنها واجبة. وهي ليست غريبة الأطوار، والتصريحات كانت تلم بالمصلحة فقط، بالرغم من أن العديد من المصممين أصحاب الرأي المتسلط وقفوا خلفها بقوة. وكان اثنان منهم مضللين؛ وعندما تذكروا الماضي تكبدوا تكاليف الفرصة البديلة التي كان ينبغي أن تتم على نحو أفضل. وقد كان التفكير بعناية والتنفيذ في حدود الموارد الفكرية والمالية المتاحة في وقت إنشائها. ورغم ذلك فإن كل السمات التي يمكن اعتبارها تم النظر إليها على أنها فقيرة. وهناك الكثير مما يمكن تعلمه منها جميعاً.

الدرس الأول هو أنه لا يوجد أحد يعطي "أفضل الممارسات" في التصميم العمراني. فجميع التصميمات العمرانية تتناول عدداً من القضايا العامة والعلمية، ولكن توجد بعض المخاوف من أن تكون محددة للغاية. وترتيب تعقيدات الحالة، وتحديد الهام منها والأقل أهمية، وعادة ما يكون صعباً وشاقاً. وأسهل الطرق للتعامل معها هو أن نتجاهلها ونمضي قدماً. وقدمت جميع الحالات الدراسية المعروضة هنا عناوين لقضايا أكثر دقة من غيرها.

ما مدى نجاح السوق، كما قدمها مطورو العقارات ومعماريوها، كاستجابة للتغيرات التي تحدث في العالم؟ فمن المؤكد أنها كانت بطيئة في الاستجابة للتغيرات في أنواع الأسر. وفي الحالات التي تمت فيها الاستجابة فلقد كان في الحد الأعلى من المقياس الاقتصادي (على سبيل المثال الشركة الكندية بوسا للتنمية Canadian company Bosa Development Corporation) قامت بتصميم مساكن للشباب الأعزب الثري، لتطويراتها في سان دييغو في أواخر التسعينيات و أوائل عقد الألفية الثالثة (انظر الشكل رقم ١١، ١). وقد أجمعت أنها قد نجحت في تلبية احتياجات

هذا القطاع سريع الحركة من السكان وبشكل جيد جداً. وهناك ، على أية حال ، الكثير من الناس الذين لم يتم الوفاء باحتياجاتهم في السوق والكثير من القضايا التي رفض السوق معالجتها. اثنان فقط من الحالات الدراسية التي ضمنت ، هما برويت إيجو Pruitt Igoe (انظر الفصل السابع) وبلدة أرانيا Aranya (انظر الفصل العاشر) ، تطرقنا لمعالجة مشاكل الفقراء. وعموماً يعتبر المثال الأول بمثابة فشل في السياسة العامة من حيث التصميم المعماري ، بينما الأخير يعتبر ناجحاً. واعتمد كلاهما على التمويل العام. هل الحوافز والضوابط التي تقدمها الحكومات تشجع المطورين لمعالجة مشاكل الفقراء؟



الشكل رقم (١١،١). وحدات سكنية جديدة، وسط مدينة سان دييجو في عام ٢٠٠١ م.

أصبح السياسيون مترددين في الإخلال بسير العمل في سوق العقارات. وعند وضع مشاريع التصميم العمراني سواء كانت "كلية" أم "الكل كقطعة واحدة" والتي يقوم بتنفيذها مطورون من القطاع الخاص ، فإذا كانوا قادرين على الوفاء بقدراتهم فلا بد أن يتمسكوا بما يعرفونه ، فعلى سبيل المثال ، نجد أن أولمبيا ويورك Olympia and York ، قد واجها مشاكل التدفق النقدي عند تطويرهما لمشروع كناري وارف Canary Wharf في لندن. على الرغم من هذا فإن أهداف مطوري العقارات هو تعظيم الربح وتقليل احتمالات الخسارة المالية. و مطورو القطاع العام هم أيضاً يهتمون



بالعائد المالي أو الاجتماعي على استثماراتهم. والعديد من الحالات الدراسية المتناولة في هذا الكتاب (على سبيل المثال رالي بارك Raleigh Park، وكناري وارف Canary Wharf، وساحة باترنوستر Paternoster Square، إلخ) كانت بقيادة القطاع الخاص، و نوعيات التصميم العمراني كانت الرد المباشر على تصورات المشترين المحتملين للعقارات من سيكونون وما قيمتهم. إلا أن البعض الآخر قد يأتي من مبادرات القطاع العام (شركة الأسمدة بولاية جوجارات Gujarat State Fertilizer Corporation (GSFC) Township، ولوجياتسوي Lujiazui، ويوراليل Euralille، إلخ).

كل الحالات يسيطر عليها كيفية عمل وإدارة السوق من أجل الوفاء بالمتطلبات نحو الصالح العام، ففي رالي بارك Raleigh Park يجب التسليم بتقسيم المناطق وأنظمة السلامة من الحريق، والتصميم من أجل السيطرة على الفيضانات كما تطلبت السلطات العامة ذلك (انظر الشكل رقم ١١،٢). يعتقد النقاد أن أي تدخل في عملية التطوير وراء هذا المستوي وما يخص الصحة العامة والسلامة سيجعل مطوري العقارات ومعماريهم يردون على إسراف الجميع فيما يفعله كل منهم على حدة. ويعكس هذا النقاش الجدل السياسي الأوسع بين أولئك الذين يعتقدون أن الأسواق تعمل والضوابط والحوافز لا تعمل، وأولئك الذين يعتقدون أن السوق سيئة في التعامل مع العديد من مخاوف المصلحة العامة. والغريب في نمو التصميم العمراني كان نتيجة الاتجاهات السياسية على حد سواء! وهو رد على الاهتمامات الموضوعية لكل من الاقتصاديين المحافظين والمتدخلين.

### القضايا الجوهرية

#### Substantive Issues

القضايا الجوهرية للمصممين العمرانيين هي التي تتعامل مع أنماط البيئة المبنية وما تعطيه للناس. وقد وظف السوق نفسه جيداً في التعامل مع المجال الخاص. ولكنه كان أقل حماساً في التعامل على نحو كاف مع التخطيط العام للمدن. فمن الواضح أن القطاع الخاص في مجال التطوير العقاري في تعامله مع القضايا البيئية والحالة الطبيعية للعالم لن يقوم بالدور الرئيس في وضع أشكال جديدة في المدن ما لم يكن يدرك الربح الذي سيعود به في ذلك، أو أنهم مضطرون للقيام بذلك من خلال التشريعات. إنهم لن يتعاملوا مع مجموعة أكبر من المخاوف مما يتعين القيام به من أجل أن تكون مربحة على المدى القصير وعموماً سوف تكون المخاوف على المدى الطويل مهمة، ومطورو القطاع العام نادراً ما يكونون أفضل. فما هي إذن مخاوف التصميم العمراني كما تظهرها الحالات الدراسية؟ ما الذي نسيناه؟



الشكل رقم (١١, ٢). مساكن جديدة، رالي بارك، سيدني في عام ٢٠٠٣م.

هناك الكثير من المخاوف الرئيسة منها التي ظهرت في الحالات الدراسية بدون ترتيب ولها علاقة بمجموعة من المتغيرات التي استرعت الاهتمام وما مدى الكفاءة التي يتم التعامل معها مثل فصل ودمج فيما يتعلق بالأنشطة والشعوب والتصميم لأجل الشعور بالمكان وتصميم بيئة مستدامة. وخلال أي مناقشة بشأن التصميم العمراني فإن مسألة تغيير العالم وتغيير القيم وكيفية النظر فيها هي موضوع متكرر. وكذلك حقوق الأفراد مقابل حقوق المجتمع.

#### الاهتمام بمدى المتغيرات (والناس) The Range of Variables (and People) of Concern

تختلف التصميمات العمرانية في مدى المتغيرات التي وضعت في عين الاعتبار، ففي بلدان مثل الصين (انظر الشكل رقم ٧, ١) وماليزيا وكوريا الجنوبية (انظر الشكل رقم ١١, ٣)، يعتبر الحصول على أشعة الشمس في كل غرفة سكنية المعيار الحاسم في تحديد المسافات الفاصلة بين المباني وبالمثل في الولايات المتحدة وأوروبا. كان ذلك خلال الستينيات (على سبيل المثال برويت إيجو Pruitt-Igoe، انظر الفصل السابع)، ففي هذه الحالات تعتبر الوظائف موضع الاهتمام من أبسط مستويات احتياجات الإنسان وهذه موضحة في الشكل رقم (١, ٦)، وهي حقاً مهمة، فالقضايا التي برزت الآن كانت رد فعل على الأنواع المملة والخطرة من البيئات متباعدة المباني التي تعتمد على معيار التصميم الوحيد الذي يتيح الخصوصية الزائدة.

كل نموذج يعالج بعض القضايا وليس كلها. برازيليا ولاديفانس و برويت إيجو قد أداروا ظهورهم عن حياة الشارع، أما باتري بارك سيتي وكناري وارف فكانا موجهين نحو الشارع. ومن الواضح أن المجموعتين قد استندتا على فرضيات مختلفة حول الطبيعة ونوعية الشوارع، فاهتمام التصميم العمراني في العالم الغربي اليوم يركز بصورة

متزايدة على نوعية الشوارع كما يربطها ببعض من أجل الحياة وليس مجرد قنوات لحركة السيارات. وكذلك الحصول على أشعة الشمس لا يزال أساسياً لجودة التصميم في المناخ المعتدل والبارد، ولكن الاهتمام بأشعة الشمس من الضروري أن يتماشى مع الحاجة لتلبية الاحتياجات الأخرى من أجل توفير بيئة تفي باحتياجات الناس. وليست كل مدينة تملك أن تكون مثل بورتلاند بولاية أوريغون، ولكن هناك الكثير مما يمكن تعلمه من ثراء التصميم العمراني والجهود في هذه المدينة خلال السنوات الثلاثين الماضية، كما عُبر عنها في تصميم بيونير بلاس Pioneer Place (انظر الفصل السادس).



الشكل رقم (١١,٣). مناطق سكنية جديدة، سيئول في عام ٢٠٠٠م.

والتصميمات التي تحظى بالاهتمام في الصحافة المعمارية ومفضلة من جانب المحكمين المعماريين تكون ذات طابع جريء. والتصميمات الجريئة هي التي يكون فيها الإبداع الهندسي و التركيز الفكري الفردي على أبعاد ذات أهمية تصميمية تفوق غيرها. إن تاريخ العمارة الحديثة مليء بالتصميمات الحائزة على جوائز، والتي حظيت بتغطية إعلامية عالية لكنها فشلت في عديد من الأبعاد عندما سُكنت لفترة. وليس من العدل أن نخص بالذكر المشروع المشهور برويت إيجو Pruitt-Igoe كما تم ذكره في هذا الكتاب إلا أنه في الحقيقة أحد الأمثلة (انظر الفصل السابع). إن المباني المنفصلة، التي يتم بناؤها بشكل جيد، وتوضع على نحو جيد في الموقع، وذات فراغات عمرانية يمكن أن توفر بيئة جيدة للمعيشة والعمل، ولكنها لا تجذب انتباه السياسيين ولا الكتاب عن العمارة، فهي ليست جريئة بما فيه الكفاية.

ركزت العديد من التصميمات في الآونة الأخيرة على صور البيئة المبنية. إن الوظيفة الجمالية للبيئة من أجل "رفع الروح" أدركت أهميته، ففي الآونة الأخيرة تنسيق الموقع في الكثير من الميادين والشوارع قد ركز على هذه المسائل ونرى نجاحه في تصميم لا بلاس دو تيرو La Place des Terreaux (انظر الفصل الخامس). تقدم كل من

يوراليل Euralille ولوجياتسوي Lujiazui كوجوه مختلفة للعالم. ما الذي ينبغي أن يكون مركز الاهتمام؟ فالحالات الدراسية المتضمنة هنا تتفاوت إلى حد كبير في المشاكل والفرص التي تعرضها وأهمية دفعها لمختلف المتغيرات. ضمن هذه الملاحظات يوجد سؤال وهو: لمن نصمم؟ هذا السؤال يقود إلى العديد والعديد من الأسئلة الأخرى. من الذي يستخدم التخطيط العام في المدن؟ من الذي يستخدمه أكثر إذا صمم بطريقة مختلفة؟ كيف يمكن للمرء التعامل بالتجهم في أغلب الأحيان على السلوكيات مثل التسكع أو التزلج للمراهقين؟ كيف يمكن للمرء جعل المدن اليوم قابلة للتفاوض وبشكل مستقل بواسطة البالغين من العمر ١٠ سنوات من البنين والبنات وكما كان يحدث من ٥٠ عاماً مضت؟ هل التصميم المادي يحدث فرقاً؟ والجدال سوف يستمر ولكن ما هو واضح أن الكثير من التصميم العمراني يركز على القيم من النخبة متوسطة العمر. أليس كذلك؟ نحن بحاجة للنظر في الاحتياجات لمجموعات متنوعة من الناس الذين يشكلون المدينة - الشباب والمتقاعدين والقادرين والمعوقين. إن كل مشروع يتم وصفه في هذا الكتاب ركز في أغلب الأحيان على مجموعات خاصة من الناس. ما هو النموذج من الناس الذي يجب أن نضعه في الاعتبار؟

#### فاعلية: هل البيئات ذات الكفاءة العالية فعالة؟ Efficiency: Are Efficient Environments Efficient?

في التصميم العمراني نسعى لبيئات ذات كفاءة عالية. ما مدى الكفاءة التي يجب أن يكون عليها التخطيط العام؟ ومن أي وجهة نظر؟ فمن الصعب أن تتوافر حجة لعدم الكفاءة، ولكن أوجه القصور في واحد قد يؤدي إلى فوائد على الآخر. في تصميم الحضرة الكفاءة غالباً ما ينظر إليها على أنها سهولة حركة المرور وسهولة الوصول وسهولة تقديم الخدمات وسهولة في مراحل الإنشاء بتكلفة منخفضة، ومثل هذا الرأي لا يأخذ في الاعتبار الشبكات غير الرسمية للاتصالات التي تحافظ على أداء المدينة أو المجاورة حياً.

إذا ما أخذنا في الاعتبار مدى المتغيرات في التصميم موضع الاهتمام في شيء مثل الطريقة التي تم توضيحها في الشكل رقم (١,٦)، فمن الواضح أن أي تصميم من المحتمل أن يكون أكثر كفاءة في تلبية المطالب على بعض الأبعاد أكثر من غيرها. والشوارع المخصصة لحركة المرور السريعة، مع عدم وجود رصيف لانتظار السيارات تعتبر غير فعالة وغير مناسبة للمشاة. كما أن كفاءة الحماية من الطقس للمشاة في كيوتو Kyoto قد لا تعرض بشكل جيد التعبير الجمالي في واجهات المباني التي تقطع الشارع (انظر الشكل رقم ١١,٤). ويشمل الكثير من التصميم العمراني مفاضلة بين الفعالية التي تلبي متطلبات تصميم عن الآخر.

إن التصميم الفعال اليوم قد لا يكون كذلك في المستقبل، والهدف من التصميم بالتالي هو السماح بالتغيير وخلق تصميمات حضرية قوية والتي يسهل تغيير أجزائها. والقصور في الأجل القصير قد يكون كفاءة على المدى البعيد، فعناصر الشكل العمراني، المباني على وجه الخصوص، ينبغي أن تكون قادرة على التكيف أو إزالتها بسهولة نسبية، فالمنازل الصفية Row houses على سبيل المثال، قد أثبتت أنه من السهل أن تتغير، أما العمارات

السكنية Tenements فأكثر صعوبة، والمباني العملاقة Megastructures أكثر صعوبة من ذلك. ولقد تحولت مباني المصانع إلى استخدامات كثيرة. وساحة جيراردلي Ghirardelli Square ورصيف كلارك Clarke Quay هي أمثلة لذلك. وفي الوقت الحاضر الكثير من الجيل الأول من مراكز التسوق في الضواحي (بمعنى آخر تلك التي بنيت في الخمسينيات والستينيات) قد تم تحويلها إلى مجموعة متنوعة من الاستخدامات الأخرى. كانت فعالة في خدمة الأغراض الأصلية، وأثبتت أنها تتحمل الكثير من أجل التحولات، فالكثير، على أية حال، سوف يهدم. جامعة بيليفيلد Bielefeld University (انظر الفصل السابع) تعمل الآن بكفاءة عالية من حيث أنماط الحركة ولكن كيف سيكون من السهل عمل التغييرات المطلوبة دون تدمير الفكرة المركزية. وعلى المصممين العمرانيين ضرورة الاعتراف بالكفاءات اللازمة لدعم الطريقة التي تعمل بها المدينة ولن يستحق ومن لا. ونحن بحاجة إلى التفكير في كيفية هدم عملنا!



الشكل رقم (١١، ٤). الحماية من الطقس للمشاة، كيوتو في عام ١٩٩٢ م.

### الفصل والتكامل بين الأنشطة والناس The Segregation and Integration of Activities and People

عندما طبقت العديد من الأفكار العامة للمتحررين كانت النتائج سلبية، وهذا منطقي على الورق. وبالأخص في بداية القرن العشرين؛ فإن التعامل مع المدينة الصناعية والفصل بين الاستخدامات يميل إلى خلق بيئات مملة. وقد ينشأ أيضاً الملل من بساطة المخططات والتصميمات المعمارية والأشكال المعلنة كجزء من "عصر الآلة الجديد". فبرويت إيجو Pruitt-Igoe وساحة باترنوستر Paternoster Square التي من عمل هولفورد Holford كانت بيئات طبيعية مملة كما يعتقد. وكان الرد هو الدعوة إلى بيئات متعددة الاستخدامات.

والأسئلة اليوم ومن أجل المستقبل هي: "ما الذي نعينه بالاستعمالات المختلطة؟" و"كيف يكون الاختلاط الذي ينبغي أن تكون عليه الاستعمالات؟" وهل نحن نتحدث عن الاستعمالات المختلطة في كل مكان؟ في حين أن مناطق المدن المخصصة لبناء نوع واحد فقط من الأنشطة تكون مملة. إن المدينة أو كناري وارف Canary Wharf في لندن ومنطقة وول ستريت Wall Street في نيويورك (انظر الشكل رقم ١١،٥)، بينما تكون مهجورة في خلال عطلة نهاية الأسبوع، وتتسم بالحيوية خلال يوم العمل. إن الجدل حول هذه المناطق التجارية ذات الاستعمال الواحد هو أنها تخلق عدم الكفاءة في استعمال مرافق النقل. والجدل حول مناطق الاستعمال السكني الوحيد كبير، سواء كانت منازل عائلة واحدة مفصولة أو الكتل المتراسة من الشقق، وهو أنهم يوفران بيئات تربوية سيئة للأطفال والمراهقين الشباب ليس لديهم شيء يمكن عمله. ومن ثم يميل المراهقون إلى الانخراط في السلوك الاجتماعي من أجل الإثارة. ومع ذلك توجد قلة من الناس يريدون أن يعيشوا في الأماكن ذات النشاط الثابت. ومن ثم تظهر أسئلة بشأن ما الذي يصنع مزيجاً من التجارب الجيدة للأطفال؟ وكيف يترجم المرء مثل هذا الموقف لبناء الشكل؟ وما الذي يصنع الحيوية في منطقة الأعمال؟ ربما تكون منطقة الأعمال ذات الكفاءة (والممتعة) هي التي في الواقع يمكن إخلاؤها بعد ساعات وهناك قضايا مماثلة أخرى.

إلى أي مدى يجب أن تكون الاستعمالات على طول الشارع متكاملة ومنفصلة؟ من الأدلة على ذلك "الشوارع الكبيرة" التي يكون لها وحدة من الاستخدامات والارتداد الجداري على كلا الجانبين (انظر A. Jacobs, 1993). وبحكم التجربة هو جعل الكتل (أي جانبي الشارع) لديها نفس الاستعمال (على سبيل المثال منازل منفصلة لعائلة واحدة أو واجهات متاجر البيع بالتجزئة). للقيام بذلك فإن إمكانية خلق وتطوير مجتمعات "الواجهة - الكتلة" لتطوير الشوارع ذات الكثافة التجارية المنخفضة. كيف يجب على المباني الفردية استخدام الفصل؟ ففي برلين ٢٠٪ من المباني التجارية يجب أن تكون سكنية لتوفير المراقبة الطبيعية على الشوارع كما كان مرجوياً في باريس بلاتز Pariser Platz (انظر الفصل الثامن). الأجوبة على الأسئلة حول مزيج من الاستخدامات تعتمد على الأهداف المرجو تحقيقها في المشروع.



Photograph by Susannah Lang

الشكل رقم (١١,٥). منطقة وول ستريت في نيويورك في عام ٢٠٠٣ م.

وهناك عدد من السياسيين والمصممين قلقون بشأن التقسيم الطبقي الاجتماعي للمجتمع، فسياسات التخطيط الاجتماعي تسعى لجعل برويت إيجو Pruitt Igoe متكاملة عرقياً. أما سنغافورة فلديها سياسة لجعل جميع المناطق السكنية مأوى لمختلف المجموعات العرقية بالدولة في نسبة تمثيلها في مجموع السكان الكلي. والهدف من ذلك هو تجنب أي منطقة تكون بغیضة لأسباب عرقية. كم ينبغي أن نسعى للدمج أو للفصل بين الناس حسب الانتماء العرقي أو الثقافة أو الوضع الاقتصادي؟ والجواب هو أن نترك السوق تملئ خياراتها على الناس. ومع ذلك هل سيوفر السوق هذه الخيارات. هذه الأسئلة ليس لها علاقة بالتصميم العمراني، ولكن يمكن أن تخص كلاً من التصميمات المختلفة والمرافق التي تسهل توجيه القرارات المتعلقة بالسياسة العامة.

إن الجهد الرامي إلى فرض المعيار السلوكي من خلال التصميم والتشريع الاجتماعي قد وجد أنه مطلوب، ويبدو أن أفضل وسيلة لتجنب الصراع هو التصميم للعزل الجزئي مع التكامل الكلي. وهذا يعني أن المناطق الثانوية يجب أن تصمم لعدد معين من السكان، بينما المناطق الكبرى تهتم بالتشكيلة الكاملة من السكان الذين يعيشون فيها. ومخطط بلدة أرانيا Aranya يعكس ذلك (انظر الفصل العاشر). من الذي يجب أن يفرض مثل هذه السياسات؟ فالناس في المجتمعات الديمقراطية يمكنهم صنع اختياراتهم بأنفسهم. الأنماط العمرانية وأنواع المباني يمكن

أن تصمم لتلبي احتياجات مختلف أنواع الأسر المعيشية وطرق حياتها ولكنها لا يمكن أن تملي عليهم شيئاً، فالناس يمكنهم إجراء الاختيارات لأنفسهم، على أساس أن لديهم وسيلة القيام بذلك. هكذا هو حال الفقير والضعيف الذي يجب أن يرضى بالقليل. إنها حاجاتهم التي تتطلب انتباهاً خاصاً.

## فصل حركة مرور النقل بالمركبات والمشاة: طبيعة الشوارع

### The Segregation of Vehicular and Pedestrian Traffic: the Nature of Streets

إن أحد أهداف التطوير التي تم تغطيتها في الحالات الدراسية هنا تكمن في إيجاد مأوى للذهابين والعائدين من الناس (سواءً مشياً على الأقدام أو في السيارات ووسائل النقل الأخرى)، فالسيارات جزء مهم من الحياة اليومية، بل هي أيضاً تعتبر مصدراً للخطر. وأفضل طريقة لفصل أو دمج حركة مرور المركبات والمشاة هي كيفية التعامل مع مواقف السيارات وهي من المواضيع المتكررة في التصميم العمراني. وكل حالة من الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب تتناول أحد المخاوف بطريقة أو بأخرى.

التعارض الرئيس في أمثلة التصميم العمراني كانت على الطريقة التي ينظر بها إلى الشوارع. فهل هي روابط أم حدود؟ ومتى يكون الشكل الواحد أكثر ملاءمة من غيره؟ كأن الروابط تربط الكتل بعضها البعض، كما أن الحدود تقسم المناطق. إن المباني العملاقة هي نوع عام من التصميم العمراني يحتفظ بحركة مرور السيارات على المحيط الخارجي للمناطق ويجعل المناطق الداخلية مخصصة للمشاة كما هو الحال في برازيليا Brasilia ومركز تشارلز Charles Center في بالتيمور، ولاديفانس La Défense في باريس، وبلدة GSFC في فادودارا، وجامعة ولاية نيويورك State University of New York في الحرم الجامعي في بيرشس Purchase، وساحة باترنوستر Paternoster Square.

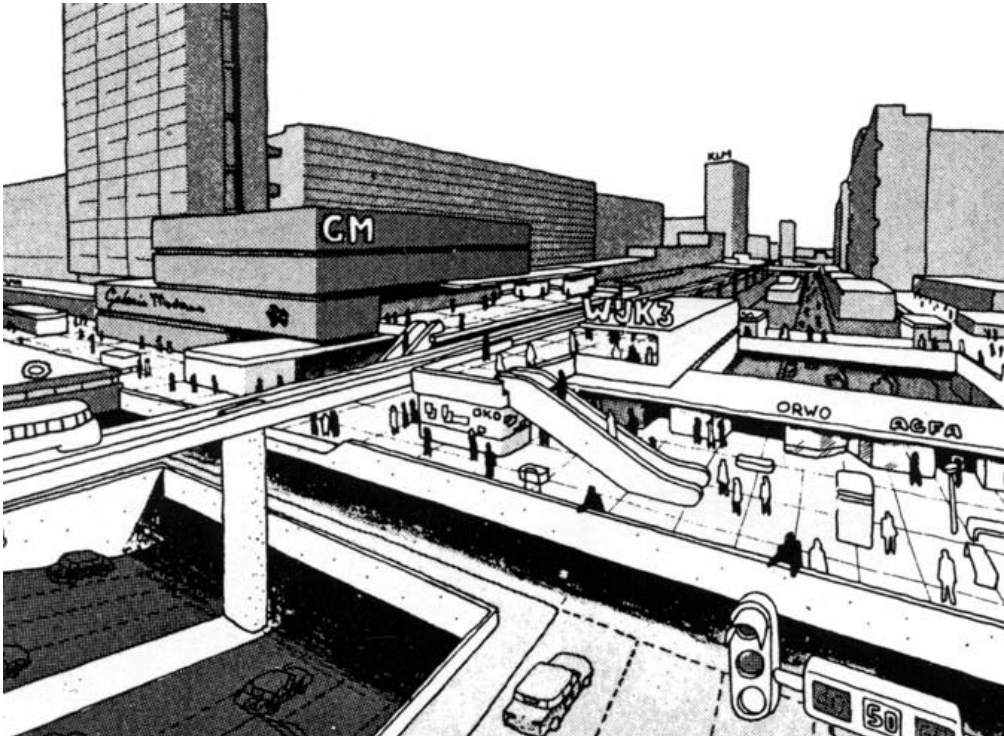
إن تجهيز ممرات المشاة والمرور الخاص بالمركبات على مستويات رأسية منفصلة كما في نظام الممرات المعلقة skyway system في مينيابوليس Minneapolis أو ممرات المشاة على الأسطح كما في لاديفانس La Défense (انظر الفصل الثامن والعاشر على التوالي)، أو ممرات مشاة عادية تحت الأرض لها الكثير من الفوائد. وهذا يخلق عالماً أكثر أماناً. وإذا غُلقت مسارات المشاة مثل نظام الممرات المعلقة في مينيابوليس فهذا أيضاً يكون أكثر راحة بحماية الناس من تقلبات الطقس (وتلوث الهواء). في نفس الوقت هناك إحساس بانخفاض رغد العيش. هل هذا يهم؟ إن الأنظمة المعزولة في أغلب الأحيان شعبية جداً وتلبي رغبتنا للأمان والراحة (انظر الشكل رقم ١١,٦). ومع ذلك فإن نظام الممرات المعلقة في مركز تشارلز في بالتيمور على أية حال يرى استعمالاً منخفضاً. إن النشاط "المرعج" للشوارع أكثر شعبية. كم من الجهد يجب بذله لجعل العالم أكثر أماناً وراحة؟ هذا السؤال مجاب في كل تصميم لكنه يناقش نادراً بشكل مفتوح. إن وونيرف woonerf، هو شارع سكني الذي به السيارات، والمشاة، والأطفال يلعبون



ويستعملون نفس الفراغ، في وقت واحد. إن وظيفة الطريق ذات النهاية المقفلة Cul-de-sacs هي تقريباً نفس الأسلوب المستخدم في العديد من الأماكن. وتعتبر الآن من "الطراز القديم" من قبل العديد من الممارسين على الرغم من أنها تعمل بشكل جيد على العديد من الأبعاد السلوكية.

### الإحساس بالمكان A Sense of Place

كل مكان له "الإحساس بالمكان". فليس مطلوباً دائماً من جانب النقاد وعامة الناس الحزن للهوية المفقودة للأماكن المألوفة بالنسبة لهم بعض التغييرات التي أجريت. فهي ليست مجرد نتيجة "للصدمة من الجديد" وهو شعور ثابت وعميق بأن الذي يبني في مكان يعتبر غير ملائم ولا معنى (لما يجري لنا) أي للناس. وكثير ما يقترح ويتم بناؤه اليوم مثل مقترح كاديلك-فيرفيو Cadillac-Fairview لبورتلاند (تم وصفه في الفصل السادس) الذي يولي اهتماماً ضئيلاً إلى سياقه، تم بناؤه بطريقة طبيعية. لقد تعرضت العمارة اليوم إلى صدمات كثيرة. وكما قال رئيس الوزراء جواهر لال نهرو Jawaharlal Nehru حول عمل لو كوربوزيه Le Corbusier في شانديجار Chandigarh. إنه يجعلنا من المفترض أن نجلس ونفكر كثيراً (انظر الفصل السابع و Lang et al., 1997)، كما قال أعتقد أنه من مصلحة الشعب الهندي التعامل مع التغيير. وبدون شك فإن مجمع العاصمة في شانديجار بالتأكيد يملك هوية فريدة من نوعها. وأنماط مباني لو كوربوزيه قد تم انتقاؤها من قبل الممارسين وعامة الناس في المدينة لتشكل "عمارة شانديجار".



Collection of the author

الشكل رقم (١١،٦). مخطط توضيحي للفصل الرأسي لنظام الحركة.

ومصطلح "الإحساس بالمكان" يتعامل مع اهتمامين؛ أحدهما اجتماعي والآخر نفسي. فالأول يجب أن يعمل بإحساس موقع المرء، أو موقع مجتمعه، ضمن وحدة اجتماعية أكبر، والثاني مع إحساس بالانتماء إلى منطقة وثقافة إقليمية، ففي التصميم العمراني، الأولى يجب أن تعمل مع صورة بناء الأشكال وما لها من معاني التواصل – والقيمة المرتبطة بذلك، والثانية مع الصلابة البيئية والثقافية لبناء الأشكال بالإشارة إلى الظروف الأرضية المحلية والثقافية (Norberg Schulz, 1980). إن الإحساس بالضياع الذي يشعر كثير من الناس به، له علاقة بالتغيرات على كل الأبعاد. ونحن نسعى إلى عوالم أفضل. وغالباً ما يقود مطورو العقارات الطريق. بعض مطوري العقارات يعملون محلياً، فمؤسسة روز Rose Corporation لها القليل من الأعمال خارج مدينة نيويورك. بانكوك لاند Bangkok Land، وهندرسون لاند Henderson Land وتنمية العالم الجديد New World Development جميعها تميل إلى التركيز على مدن محددة. إنهم يشعرون بالراحة في التعامل مع الظروف الاقتصادية المألوفة والأحوال السياسية.



الشكل رقم (١١،٧). العمارة في لوجياتسوي، شنغهاي في عام ٢٠٠٤م.

سوني Sony ، ودايملر بنز Daimler Benz والدويتش بنك للعقارات Deutsche Bank Real Estate وهي من بين أبرز المطورين الذين يعملون على الصعيد الدولي. سواء على أساس محلي أو دولي. مطورو العقارات نادراً ما يهتمون بمحلية الطابع ولا بعملائهم، فهم يتعاملون مع الاقتصاد العالمي، وكثيراً مع الأثرياء الجدد. وهؤلاء الأثرياء الجدد يتمنون نيل الاحترام وذلك بامتلاك الذي يدركونه من بيئات عالية والتي يمكن العيش والعمل فيها أو لمجرد التباهي أمام الغرباء. إنهم يرغبون صورة جديدة لأنفسهم، والبيئات المبنية التي يسعون في البحث عنها على أية حال غير منطقية وقد تكون في أماكن أخرى (Olds, 2001). إنهم يريدون الانفصال عن "قيود الماضي".



الشكل رقم (٨، ١١). فالس كريك فانكوفر في عام ٢٠٠٤م.

والمطورون الدوليون و معماريوهم وبمساعدة من الحكومات البلدية قد نجحوا في عمل عدد من التصميمات معظمها من التصميم العمراني كقطعة واحدة والتي تشكل بوضوح جزءاً من المشاهد التجارية العالمية. والعمارة لديهم تأخذ أحد الشكلين، والمباني إما أنها شيدت من كميات ضخمة من الزجاج والحديد والحجارة المصقولة الغالية (حتى لو كانت زلقة تحت الأقدام)، أو أنها تتضمن العناصر المعمارية الكلاسيكية من أعمدة وواجهات في تشكيلة متنوعة. بعض المباني هي مزيج من الاثنين معاً. ويجاهد آخرون من أجل أن تصل عمارة مبانيهم إلى العولمة المحلية glocal - وهي العالمية ذات المرجعية المحلية من حيث المواقع أو المظهر (Lim, 2004)، فالكثير من أمثال هذه العمارة قد تم تنفيذها بشكل جيد للغاية، فهي، على أية حال، تعبر قليلاً عن الاهتمام للظروف المناخية المحلية أو أساليب الحياة أو التقاليد المعمارية في طريقة تقابل المباني والشوارع، والتي تخلق الفراغات. وبالرغم من ذلك، فإن العمارة تساعد في خلق إحساس بالفخر والتقدم في عقول كثير من السكان المحليين. إنها تعدت النظرة المحدودة. هذا هو الهدف من

العديد من المخططات التي نوقشت في هذا الكتاب. فكسر التقاليد كان جزءاً من جميع الأيديولوجيات (العقائد) المعمارية التي تم الدعوة لها منذ بداية القرن العشرين. ويتقبل الناس الكثير ولكن ليس كل التغييرات، فكثير من الأماكن المحببة في نيويورك كانت تشاهد مرة واحدة، ولكن الكثير من العمارة الجديدة لم تفعل أكثر من الصدمة.

هناك عدة مئات من مشاريع التصميم العمراني واسعة النطاق يجري بناؤها في منطقة آسيا ومنطقة المحيط الهادئ وحدها. لوجياتسوي Lujiazui ليست فريدة من نوعها (انظر الشكل رقم ١١,٧). فالس كريك False Creek (انظر الشكل رقم ١١,٨) وكونكورد باسفك بلازا Concord Pacific Plaza في فانكوفر، كندا هما زوجان من المشاريع؛ وريينكاي فونو-تويشن Rinkai Funu-Toishin (مدينة قوس قزح) طوكيو هي مشروع آخر (Marshall, 2003). كناري وارف Canary Wharf في لندن تتجه نحو الاكتمال. برلين تشهد حالياً عدداً من المشاريع الضخمة العملاقة التي يتم بها تحويل المدينة. وتطوير ميدان بوستدامر Potsdamer Platz (انظر الفصل الثامن) مثال على ذلك. سواء على نطاق صغير أم كبير فإن العديد من مشاريع التصميم العمراني قد استجابت مؤخراً للسوق العالمية والجماليات التي تتطلبها. ويظهر ميدان بوتسدامر Potsdamer Platz أن الصور المعمارية العالمية واستيعاب الفراغ العام يمكن أن يكونا متكاملين مع بعض السوابق المحلية للتصميم العمراني.

إن التصميمات العمرانية والمعمارية مثل سي سايد Seaside، فلوريدا و باتري بارك سيتي Battery Park City في نيويورك (كلاهما وصفا في الفصل الثامن) هي أمثلة على ردود الفعل نحو السعي من أجل الحصول على الصور العالمية في التصميم العمراني. فلديهم سوابق محلية عما يمكن جذبه، فكثير من الناس يرونها مملّة وقديمة الطراز ولكن هم الغراء. وقد استجابت النظرية المعمارية مع مفهوم الإقليمية الحرجة (Frampton, 1983). وهذا تعريف غير دقيق ولكنه أيديولوجيا ضد المحلية vernacularism، والعاطفية sentimentalism، والتصويرية picturesque. وهو يدعم وضع أن العمارة، وتنسيق الموقع المقترح والتصميم العمراني ينبغي أن تستجيب لقيم المجتمع الثقافية والاجتماعية ولكنها ضعيفة في تحديد ما يعنيه ذلك بالضبط من حيث الخطوط الإرشادية للتصميم. ربما التصميم من أجل بيئة صحية، إحيائية ومستدامة، والمعنية ببيئة مناخية محددة تحتم على المعمارين والمصممين العمرانيين أن يتوجهوا إلى تحديد مغزى للمكان. مثل هذا الهدف له أبعاد تصميمية اجتماعية وطبيعية، كما له آثار مرتبة على التصميم الفراغي وتصميم المباني.

#### نحو بيئة صحية إحيائية وتنمية مستدامة A Healthy Biogenic Environment and Sustainable Development

جميع مشاريع التصميم العمراني تغير من طبيعة البيئة الأرضية التي تقع فيها. من حيث صحة الكوكب فإن العديد من هذه التغييرات كانت ضارة. إن المدن تعاني من مستويات عالية من التلوث، والكثير من الأنهار قدرة، وموارد الطاقة يجري استنزافها ولا يمكن الاستغناء عنها، فالتصميم لبيئة صحية طبيعية وبناء عالم سليم وصحي

للناس وجهان لعملة واحدة. والتعامل مع آثار التلوث الناتج من النفايات البشرية، والسيارات والصناعات قد أصبح بالفعل موضوعاً رئيساً للمناقشة لمخططى المدن ورأسمي السياسات العامة. وقد تم إحراز تقدم في معالجتهم، في حين أن قضايا بيئية أخرى قد اعتبرت أقل أهمية.

عند بناء مناطق جديدة في المدن، فإن المشاريع الخاصة والعامة فرضت على العديد من المواقع تنسيقاً حساساً. كل من الحالات الدراسية الواردة هنا قد تصلبت على سطح الأرض، حتى أولئك مثل منطقة بوتسدامر بلاتس في برلين التي لها حدائق على السطح (انظر الشكل رقم ٨، ٤٩). بعض التطورات مثل باتري بارك سيتي، قد تطلبت الكثير من الردم، وسنغافورة تواصل استصلاح الأراضي البحرية لتوسيع نطاق أبعاد الدولة، بينما هولندا توقفت عن ذلك. وأجزاء من جاكارتا وشانغهاي تبنى على الأراضي المستصلحة والتي تغوص في الأرض سنتيمتر بسنتيمتر سنوياً.

ويتزايد الضغط على السلوكيات من أجل التغير إلى العالم الطبيعي، وعلى الناس أن يديروا الأرض نحو الإنتاجية بدلاً من الاستهلاكية. وبشكل أكثر تحديداً للمصممين العمرانيين، هناك حاجة إلى أن نكون مدركين للإجراءات التي ندعو إليها وتحتاج إلى مزيد من الجهد في تطبيق المبادئ لإنشاء المدن المستدامة - تلك التي تتجسد في الطاقة المستهلكة في بناء وتشغيل وصيانة التصميمات، على الأقل إن لم تكن منخفضة فهي غير قابلة للاستبدال. إن التصميم مع وضع المناخ في الاعتبار، هو عنصر ضروري من الجهود الرامية إلى خفض تكاليف الطاقة. تم فهم الاختلافات في تصميم المدن ذات المناخ الاستوائي، المعتدل والبارد. ولكن تطبيق هذه المبادئ (ما عدا في الظروف المناخية القاسية) قد يتعارض مع الاهتمام بالنواحي الجمالية وأسعار الأراضي وتضخم السكان. وفي المناطق الاستوائية على سبيل المثال، ينبغي للمباني أن تتباعد وذلك للسماح لنسيم الهواء بالمرور من خلالها، ولكن القوى الاقتصادية تدفع قيمة الأراضي للارتفاع، ومنها تنتج بيئات كثيفة. إن مثل هذه البيئات ضرورية في المناطق الحارة الجافة ولكن السيارات تأخذ فراغاً كبيراً.

هناك بعض الأمثلة التجريبية للتصميمات العمرانية التي تخاطب هذه المخاوف. وكان من بين الحالات الدراسية بوتسدامر بلاتس Potsdamer Platz إعادة استخدام المياه وباتري بارك سيتي Battery Park City قد حاولت الرد على عدد من المخاوف. لأمثلة أفضل فإن المرء عليه أن ينظر أبعد من ذلك. ديفيس Davis في كاليفورنيا بها أحياء التصميم البيئي تلعب دوراً رئيساً (انظر الشكل رقم ١١، ٩ أ) والقرية الأولمبية (نوينجتون Newington) المخصصة لدورة الألعاب في سيدني عام ٢٠٠٠م، توضح ما يمكن القيام به في تطوير ضاحية نموذجية على الرغم من أنها ذات كثافة أعلى من الأغلبية (انظر الشكل رقم ١١، ٩ ب). إن تصميم موقع الألعاب الأولمبية في سيدني ككل كان محاولة شجاعة في خلق البيئة "الخضراء". هناك الآن أفكار حول مجمل سيدني (انظر الشكل رقم ١١، ٩ ج).



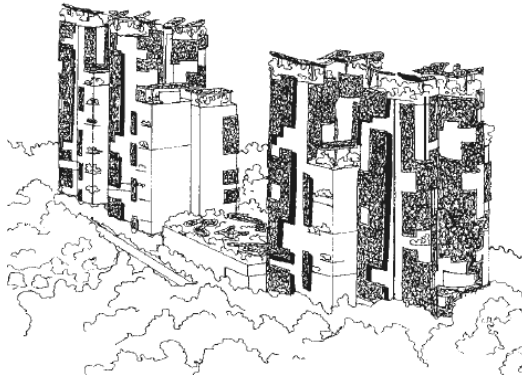
(ب)



(أ)

Photograph by Mark Francis

Drawing adapted from Hamzah and Yeang (1998) by Munir Vahanvati; courtesy of Ken Yeang



(د)



(ج)

Source Johnson (2003); courtesy of Chris Johnson

الشكل رقم (١١,٩). صور للبيئات المستدامة. (أ) بيوت القرية، ديفيس، كاليفورنيا في عام ١٩٩٣م. (ب) نيويورك، في سيدني عام ٢٠٠٥م. (ج) سدني الخضراء. (د) أبراج كين ييغ Ken Yeang المقترحة للمدينة الاستوائية.

إن الجهود المبذولة في خفض تكاليف الطاقة في تنمية بوتسدامر بلاتس قد أظهرت أن هناك الكثير مما يمكن تحقيقه في بيئات حضرية كثيفة. ويقوم كين يانج (Ken Yeang, 2002) باستكشاف قضايا التصميم العمراني في المدن الاستوائية (انظر الشكل رقم ١١,٩ د)، والعلماء في جامعة واترلو University of Waterloo في كندا هم من بين أولئك الذين يبحثون في مدن القطب الشمالي. لقد كان هناك الكثير من الاهتمام بالعمارة الدارجة وكيف تستوعب ويتم تكيفها وفقاً لمناخ المواقع المختلفة. نفس القدر من الأهمية سيتم تسخير لقوى الطبيعة لمعالجة البيئة. وسوف يشغل المصممون العمرانيون في المستقبل باكتشاف مبادئ كيفية استخدام أنماط البيئة العمرانية لتوجيه نسيمات الهواء لطرد الملوثات من المدن، وكيفية استخدام النباتات لتبريد المدن الاستوائية وتقليل تأثيرات الجزر الحرارية داخل المدن، وكيفية إعادة استخدام المواد والنفايات. إن المشاركة قد تؤدي في النهاية إلى أشكال عامة ناجحة

للمدن وكل من المحدثين و المصممين العمرانيين الجدد لم يضعوا ذلك في الحسبان ، وسوف يتطلب ذلك تغييرات ثقافية في كل مكان.

هناك استكشافات للأفكار أكثر من العمل ، فالتصميم من أجل الاستدامة البيئية ليس مهماً حتى أن السوق مضطراً لمعالجته. وهناك مكافآت مالية فورية قليلة للقيام بذلك ، وهذه القضايا يجب أن تصبح ضمن اهتمامات السياسة العامة وتترجم إلى ضوابط تصميمية وخطوط إرشادية وذلك قبل أن يتم التعامل معها بجدية من جانب المهنيين في تصميم أي مشروع. إن وصول أشعة الشمس وضوء النهار سوف تظل مهمة ولكن القلق من كيفية الحصول على المياه وكيفية إعادة استخدام مياه الصرف هو الذي يتطلب المزيد من الاهتمام حتى هذه اللحظة. ومع ذلك فالزمن يتغير. ومدن مثل طوكيو و لوس أنجلوس وسنغافورة وبرلين ، قد وضعت بالفعل التشريعات لتشجيع المصممين على مستوى تصميم المناطق العمرانية والمباني "على وضع الطبيعة في الاعتبار". و المعلومات عن كيفية القيام بذلك أصبحت متاحة حتى وإن كان العلم لا يزال ضعيفاً.

#### الإمداد بالمياه والتخلص من المخلفات Water Supply and Waste Disposal

السكان و المستفيدون من كل التطورات التي تم وصفها في هذا الكتاب ، وبطريقة مباشرة أو غير مباشرة ، يستهلكون الكثير من المياه وينتجون الكثير من النفايات. فإذا استهلك العالم أجمع نفس قدر الماء لكل فرد كما في الولايات المتحدة ، كان سوف يكون هناك الآن أزمة إمداد رئيسة. والولايات المتحدة وسنغافورة هي من بين الدول التي تستورد المياه. إذن كيف نتعامل مع تصميم المدن بحيث نقلل الطلب على الماء؟ يبدو أن قلة من المصممين يضعون مباشرة هذه المسألة في الاعتبار. جميع الحالات الدراسية المعروضة في هذا الكتاب التي تتعامل مع إمدادات المياه والتخلص من النفايات تستعمل الطرق التقليدية.

هناك بعض القلق لكيفية استخدام الأشجار والنباتات الأخرى في تنسيق المواقع بالمدن من حيث استهلاك المياه (وتأثير تعرقها على المناخ المحلي). القضايا الأوسع الخاصة باستهلاك المياه ، يجب التصدي لها. لا يوجد شكل حضري عام أو تصميم استهدف تخفيض استهلاك الماء حتى الآن. عندما يصبح الماء شحيحاً جداً كنتيجة للجفاف أو التهديدات السياسية لقطعه ، تفرض قيود على استخدامها لغسيل السيارات وري المساحات الخضراء في موضعها الصحيح. وعندما ينتهي الجفاف يعود إلى الاستهلاك الطبيعي. هل هناك حلول محتملة أخرى؟

وفي الطرف الآخر من دائرة الحياة والمعالجة والاستهلاك هو الطرد. "ماذا ينبغي أن نفعل مع مخالفتنا؟" هل علينا الاستمرار في استخدام المياه للتخلص منها في الأنهار والبحار؟ "أم أننا نحاول حرقها؟" وللتطرق إلى موضوع مختلف جداً: "كيف نتعامل مع التخلص من موتانا؟" فالمقابر هي أماكن مهمة لكثير من الناس ولكن يوجد نقص

في المعروض من الأراضي. وفي أماكن مثل هونج كونج التي تتبع الطرق التقليدية كان عليها أن تفسح المجال للجديد، وغالباً ما يخلق هذا حزناً كبيراً. أما الهندوس فإنهم يحرقون موتاهم ويتم نشر الرماد. هل يعتبر هذا حلاً عالمياً؟ وتبنيه ينطوي على الكثير من التغيرات الثقافية؟

و نفس الأسئلة حول الاستهلاك والتخلص يمكن أن تمتد إلى استخدام جميع الموارد الطبيعية. هل يجب علينا أن نتنظر حتى تشعر المجتمعات بالضيق أم أن ندرك الأزمة قبل أن نفعل شيئاً؟ هل نصمم نحن المدن وأحياءها ليكون من السهل إعادة استخدامها؟ كيف يمكننا التعامل مع التغير؟ هل كان لدى مجموعة الأركيغرام Archigram الفكرة الصحيحة؟

### التكنولوجيات المتغيرة والشكل العمراني Changing Technologies and Urban Form

إن التغيرات الرئيسية في جغرافية المدن قد نجمت عن التغيرات في وسائل النقل بمساعدة من التطورات التكنولوجية الأخرى، مثل التبريد، والذي غير الأنماط المعيشية. وقد أدت التغيرات في تكنولوجيا التصنيع على مدى القرن العشرين إلى تغيير كبير في أنماط استخدام الأراضي في المناطق العمرانية، فالمصاعد سمحت ببناء البنايات الشاهقة. وتكييف الهواء جعل من الممكن صنع سنغافورة ولاس فيجاس، كما نعرفها. إن مجموعة الحالات الدراسية الواردة في هذا الكتاب توضح أن الزيادة في حجم السفن وتطوير النقل بالحاويات قد أسفر عن فرص جديدة لمشاريع كبيرة في التصميم العمراني في مناطق أحواض السفن المهجورة في المدن (باتري بارك سيتي Battery Park City، وميناء دارلينج Darling Harbour، وكناري وارف Canary Wharf، والواجهات البحرية في سنغافورة وكوتشينج Singapore and Kuching أمثلة على ذلك).

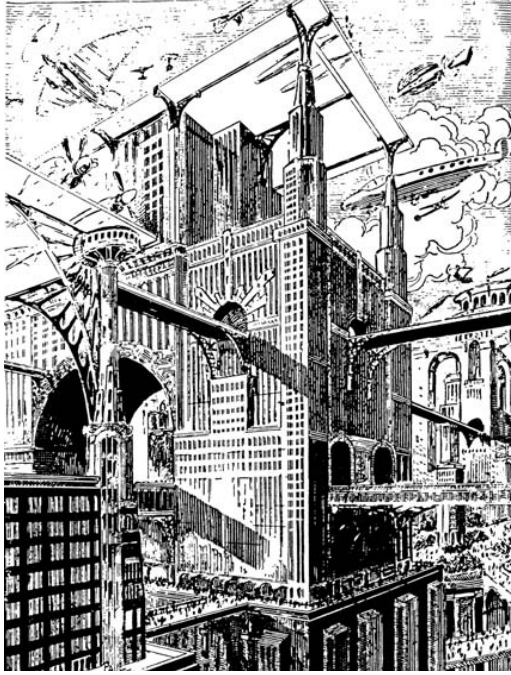
ماذا سيكون التغير التكنولوجي الرئيس القادم والذي سوف يؤثر على سبل الحياة للناس؟ كان هناك قدر غير عادي من التكهّنات عن التطورات في مجال تكنولوجيا المعلومات سوف يغير أنماطاً من الحياة اليومية. لمدة ٣٠ عاماً وحتى الآن نقول إنه سوف يحدث تغييراً جذرياً في المدن والأشكال العمرانية ولكن لن يتغير إلا القليل جداً في أنماط البيئة. "والتغيرات المتوقعة لم تتجسد بعد" (Anthony Townsend, cited in Peralta, 2002). وقد تأتي تغييرات جذرية عندما تكون القوي التكنولوجية الجديدة مستغلة استغلالاً كاملاً (Mitchell, 1999, 2003). هل سيكون لديها تأثير على السيارات في المدن؟ ونحن نعلم أن الزيادة في استخدام البريد الإلكتروني ترتبط بالزيادة في الاجتماعات وجهاً لوجه. هل هناك علاقة سببية؟

هل تغيير الحياة بتغيرات في طريقة قيادة السيارات، أو حتى طبيعتها؟ هل التطورات الجديدة في طريقة التعامل مع النفايات مما يستوجب إجراء تغييرات في تخطيط المدن وأحيائها، فنقل من خلال نوع من النظام الهوائي كما جربت في بعض المدن. إن الشواهد غير متوفرة للإجابة على مثل هذه الأسئلة. وما نعرفه من تجارب الماضي هو أن بعض التغيرات التكنولوجية سوف تأتي في أشكال مفاجئة. وإذا قمنا بالتصميم الذي يسمح بالتغير، فهل



هذا يكفي؟ أو هل يكفي أن نقدم أنماطاً من البناء والهدم؟ وهل العمارة البيئية، كما اقترح باولو سوليري Paolo Soleri، ستكون مستقبلاً نموذجاً عاماً للتصميم العمراني للمدن وأحيائها؟ يبدو أن كُتّاب الخيال العلمي يعتقدون ذلك. ونحن نعلم أن التوقعات السابقة في عالمنا الحالي ستكون مثل التي في طريقها إلى الزوال (انظر Mansfield, 1990)، للاطلاع على أمثلة، انظر أيضاً الشكل رقم ١٠، ١١).

Source: Mansfield (1990)



(ب)



Source: Mansfield (1990)

(أ)

الشكل رقم (١٠، ١١). توقعات في أوائل القرن العشرين لمدينة القرن الواحد والعشرين. (أ) صورة عام ١٩١١ م. (ب) صورة عام ١٩٢٨ م.

والجواب عموماً أعطى تساؤلات عن قوة التصميمات العمرانية وهي عما إذا كان هناك فكرة وتصميم قوي وراء ذلك، فسوف ينجو أثناء التغيرات في المواقف السياسية والأزمات المالية. والخطة التي اعتمدت أخيراً، على سبيل المثال، في جامعة فنزويلا المركزية Universidad Central de Venezuela في كراكاس Caracas لم يكن لديها القوة والجرأة كما كان للاقتراح الأصلي (انظر الشكل رقم ٢٧، ١٧، ب). ونتيجة لذلك فقد توفر لها الابتعاد عن الفكرة الرئيسة بحيث أضاعتها كلياً. والأفكار القوية لا يجب أن تكون بالضرورة منمقة، ولكن لديها القوة الدافعة وراء المنطق الخاص بها. فباتري بارك سيتي في نهاية المطاف صممت (انظر الشكل رقم ١١، ١١). ربما هذا هو الافتقار إلى منطق استحواذ العقل والذي تم افتقاده في تصميم موقع مركز التجارة العالمي، فليس هناك فكرة مركزية قوية لهذا المخطط؛ بل هو مخطط مجزأ وعلى الأرجح سوف يتم تنفيذه على هذا النحو.



الشكل رقم (١١، ١١). باتري بارك سيتي كما يشاهد عبر نهر هدسون في عام ٢٠٠٤ م.

### تأثير التخريب والجريمة والإرهاب The Impact of Vandalism, Crime and Terrorism

التخريب والجريمة بصفة عامة لهما تأثير كبير على الحياة في المدينة وخاصة للفئات الضعيفة في المجتمع. إن التخريب للملاعب والأثاث في الشوارع والعناصر الأخرى في التخطيط العام كان منذ فترة طويلة مشكلة وأدى ذلك إلى فقر البيئة في كثير من المجتمعات (Ward, 1973). الرسم والكتابة على الجدران لها العديد من المدافعين ولكن بالكاد ترفع الصورة الذاتية للمواطنين في المدينة باستثناء أولئك الذين أبدعوه. والخوف من الجريمة قد أسفر عن أطفال لديهم فرص أقل للسلوك المستقل. فخذ في الاعتبار أثر المشاكل الاجتماعية والسلوكية في برويت إيجو Pruitt Igoe، أو الحياة اليومية للعديد من المجموعات السكنية البريطانية أو الفرنسية الكبيرة.

إن الفشل، الحقيقي منه والخيالي، في تطورات مثل برويت إيجو قد وجهت أوسكار نيومان Oscar Newman إلى صياغة مفهوم "المكان القابل للدفاع" defensible space (Newman, 1974). فقد قال بأن الأحياء السكنية التي يوجد لها حدود واضحة للأراضي المخصصة لفئات معينة من الناس، فإن مراقبة الشارع والجماليات الرمزية الإيجابية التي تحسن من الصورة الذاتية للسكان تجعلهم يتحملون المسؤولية تجاه المناطق التي يعيشون فيها. وبالتالي فإن فرص السلوك الإجرامي تنخفض. ولكن في أغلب الأحيان عند تصميم المباني المرموقة مثل متحف جوجنهايم

Guggenheim Museum في بلباو Bilbao تبرز قضايا أخرى على أنها أكثر أهمية من أنماط الأماكن التي يمكن الدفاع عنها، ويتم التركيز على المبنى بوصفه مجموعة نحتية داخل الأرض الخاصة به.

إن الحد من الدوافع لارتكاب السلوك الإجرامي ليس مشكلة معمارية أو مشكلة تصميم حضري بقدر ما هي ردود فعل تصميمية مادية تقلل من جاذبية البيئة العمرانية. ومن أمثلة ذلك الأسلاك الشائكة والحادة على الجدران، وشيش الحصيرة الذي يحجب نوافذ المحلات ليلاً. وقد تعودنا العيش مع المراقبة التلفزيونية في أجزاء كثيرة من المجال العام، ولكن الملاعب، ومحطات الحافلات وأثاث الشارع ما زالت تتعرض للتدمير. وكذا كثرة تلويث الجدران بالرسومات والكتابات. كل هذه الأعمال تمثل مضايقات وتهديداً للسلامة العامة. مع ذلك فإن التهديد الذي ينجم عن الإرهاب يعتبر مخيفاً.

هناك اهتمام متزايد ولاسيما في الولايات المتحدة بالتصميم للحد من أثر الإرهاب. وما زال تدمير برجى مركز التجارة العالمي محفوراً في أذهان الناس لدرجة الاهتمام بتصميمات تخفف من الصدمات، وعلى الأخص المركبات المحملة بالمتفجرات التي تساق إلى المباني، وهي تعتبر جانباً أساسياً من جوانب تصميم الفراغات العامة في أوائل القرن الحادي والعشرين. والنتيجة هي أن الحواجز، إما أن تكون على هيئة أسوار أو عناصر مثل أحواض الزهور الخرسانية وعلى نحو متزايد فإنها تعتبر تشكياً كبيراً للفراغات العامة. والهدف من ذلك هو منع وصول المركبات أمام أبواب ونوافذ الطوابق الأرضية من المباني.

إنه لمن المؤسف أن تصمم المباني على هيئة حصون بواجهات مصممة في الطابق الأرضي. ونتيجة ذلك فإن بيئة المشاة ستكون مملّة وسوف تمنع الناس من السير في الشوارع، ويمكن للمرء أن يضيف الجداريات والنقوش لجعل الواجهات المصممة أقل مللاً كما هو مطلوب في بلفيو Bellevue، بواشنطن، ولكن هذه المعالجات لا تمثل بديلاً عما يدرك من الأنشطة. ويتمتع الناس بالمشاركة في حياة أناس آخرين في المدينة. ونحن بحاجة إلى تحرير التخطيط العام من أجل أن يستمتع الجميع، فالخوف من الجريمة والإرهاب يثبنا عن القيام بذلك.

### القضايا الإجرائية

#### Procedural Issues

إن تصميم المناطق العمرانية هي عملية معقدة، والطريقة التي ينبغي أن تنفذ مفتوحة للنقاش. وهناك طرق مختلفة للمشاركة منها اتخاذ قرارات لمعالجة بعض القضايا، وطرق مختلفة لوضع الحلول، وطرق مختلفة لتقييمها واختيارها وتنفيذها. وكان هناك اثنان من التقاليد الفكرية في التصميم: (التجريبي والعقلاني)، أما الأول فينطوي على التعلم من التجربة - من الأمثلة الشبيهة - وأما الثاني فمؤسس على التصميم المنطقي المستند على مجموعة من المقترحات المثالية. وعلى الرغم من هذا التعميم، فإن التصميمات التجريبية على العديد من المناطق العمرانية

تعتبر مثالية بدرجة عالية. والعقلانية منها قد استندت على الأمثلة المشابهة. ولكن ذلك في الغالب غير معترف به. فكثير من التصميمات هي نتاج عملية تصميمية ذات منهج عملي بحت.

### طبيعة عملية التصميم The Nature of the Design Process

هناك نماذج للتصميم قد تم تقديمها في الفصل الثاني. هذه العملية مليئة بالتقلبات من صعود وهبوط وتراجع وبعض القفزات خاصة بالنسبة إلى التصميم العمراني كقطعة واحدة الذي تم عرضه. وتتعامل عملية التصميم العمراني مع قضايا شريرة والتي لا يمكن تداركها مع الفهم الكلي الشامل، فالمشاكل والفرص لا يمكن لها أن تُرى بوضوح؛ فنحن لا نستطيع أبداً تحديد جميع القضايا الهامة في حالة معينة ناهيك عن التعامل معها. إن ما يخبئه لنا المستقبل ما زال غير معروف ولكن بالرغم من ذلك يمكننا أن نقوم ببعض التنبؤات المقبولة عن المستقبل إذا كان لدينا المعرفة التجريبية الصحيحة. هذه المعرفة، على أية حال، تستند على الحاضر. إن دور المصمم العمراني هو تقديم الأفكار، ولفت الانتباه إلى الأخطاء وتقديم المشورة حول المستقبل.

إن القرار الأول الرئيس من وجهة نظر المصمم في أي عملية تصميم هو: هل عليه المشاركة أم لا. فهناك بالفعل العديد من القرارات التي تم اتخاذها من قبل إيجاد مصمم؛ وعلى سبيل المثال فإن التوجيهات الأولية بين العميل والمصمم كان قد تم تحديدها كما في الشكل رقم (٢.٦). إن القرار المتضمن سوف يعتمد على مقدار العمل الذي يجب أن يقوم به المصمم، ومقدار الثقة لديه أو لديها للقيام بهذا العمل، وكيف يرغب هو أو هي في القيام بذلك. فلقد انسحب ألبرت ماير Albert Mayer من تصميم مدينة شانديجار Chandigarh في الهند بسبب قلة الاهتمام بالخطط التصميمية بعد وفاة زميله ماثيو نوفيكي Mathew Nowicki وحل محله لوكوربوزيه Le Corbusier.

تسير العملية التصميمية من خلال الإدراك للمشكلة وفقاً للأهداف المحددة، فإن التصميم الخاص ببرامج التنمية يستند على الأهداف، واستكشاف الحلول المحتملة وخلق تقنيات التطبيق. هذه التقنيات تختلف إذا كان المرء يتعامل مع تصميم حضري كلي، أو تصميم حضري كقطعة واحدة، أو تصميم حضري قطعة بقطعة. والحالة الأولى كما في برازيليا Brasilia فالسؤال هو: كيف نحصل على التصميم مُنفذاً؟ أما في الحالتين الأخيرتين فالسؤال هو: كيف نحصل عليهما صالحين للتنفيذ؟ وما هي الحوافز والضوابط والخطوط الإرشادية الضرورية والتي يجب أن توضع لكي تحقق النتائج المرجوة؟

إن الطريقة التي يتم بها الاستكشاف للحلول المحتملة تعتمد على الموقف الفلسفي لكل فرد، فأصحاب المنطق العقلاني يتنازعون في أنه يجب أن يعتمد على التفكير المجرد بينما أصحاب المعرفة التجريبية ينظرون إلى التجارب السابقة باعتبارها الأساس في تعريف القضايا وخلق التصميم. وعلى أي حال فكل أصحاب الشأن

يقومون بإجراء تنبؤات عن نتائج أي مقترح مقدم، فالتصميم العمراني يتطلب عمل افتراضات مستمرة عن المستقبل – مثل التنبؤات عن كيفية عمل التصميم وذلك إذا ما نفذ، والتنبؤات عن طبيعة السياق المستقبلي الذي سوف يعمل التصميم من خلاله، كذلك التنبؤات عن المصادر المتاحة، والتنبؤات عن صاحب الأهمية. ومن ذا الذي يتخذ القرارات؟

يجب الأخذ في الاعتبار التغيرات التصميمية التي تمت في نشوء ساحة باترنوستر Paternoster Square أو باتري بارك سيتي Battery Park City، فالعملية محملة بالقيم إلى أقصى الحدود على أساس اهتمامات شخصية أو عامة. إن الإشكال هنا ليست في جميع القضايا التي تولدت عن طريق التجارب في الحالات الدراسية التي تم تقديمها، سواء كانت هذه التجارب ضمنية أو صريحة، ولكن الإشكال هنا يكمن في المجموعة الثانوية للقضايا المركزية للتجارب السابقة. إن القضية الأولى تتعلق بدور المصمم العمراني. والقضية الثانية تهتم بالدور الذي تلعبه المعلومات وكيفية الحصول عليها واستخدامها. والقضية الثالثة تتعلق بطبيعة الإبداع، أما الأخيرة فهي تتعلق بكيفية تفكيرنا في المستقبل. جميع هذه القضايا تضمن أسئلة دورية ومتكررة.

### من يقود؟ Who Leads?

تبين الحالات الدراسية أن القيادة القوية تساهم بشكل جوهري في نجاح المشروع، بينما يلعب التوقيت الجيد والخط الجيد دوراً في هذا النجاح. وقبل كل شيء لابد لشخص ما أن يرى الفرصة في القيام بشيء ما، فالعديد من مشاريع التصميم العمراني قد نتجت عن مبادرات لأشخاص فردية مع أفكار قوية، ففي بوسطن أدرك المعماري بنجامين طومسون Benjamin Thompson إمكانيات إعادة تطوير منطقة سوق فانوي هول بسوق كوينسي Fanueil Hall-Quincy Market (كما في الشكل رقم ١٢، ١١) ثم كان مرتبطاً بعد ذلك بتجديد ميدان جيراردلي Ghirardelli Square. أما الذي قاد الجهود الخاصة بخلق فريدم تريل Freedom Trail في بوسطن فهو الصحفي وليام سكوفيلد William Schofield. أما المعماري روبرت هجمان Robert Hugman فكانت له نظرة خاصة بإمكانات تطوير نهر سان أنطونيو San Antonio River. هؤلاء الناس كانوا أفراداً لديهم "رؤية لما يمكن أن يكون" ولكن الدوافع الرئيسة للتنمية العمرانية في البلدان الرأسمالية هي المؤسسات التجارية الخاصة. إن الأفراد ذوي النفوذ والمصالح برؤيتهم الخاصة غالباً ما يقودون جهود التصميم العمراني. لقد تجاهل بول رايمان Paul Reichmann من أولمبيا ونيويورك Olympia and York نصيحة أكثر مساعديه ثقة في متابعة حلمه الخاص لكناري وارف Canary Wharf. أما في حالة جليندال Glendale فقد كان اثنان من الموظفين العموميين اللذين امتلکا رؤية لما يمكن أن تكون عليه ضاحية وسط المدينة؛ ففي سنغافورة كان في الأصل الاستشاريون هم من قاموا بإنتاج الأفكار لكن بعد ذلك قامت الخدمة المدنية بتولي الأمر.



الشكل رقم (١١، ١٢). سوق كوينسي، بوسطن في عام ١٩٩٣م.

هناك مجموعات من المواطنين كانت مدافعة ومؤيدة بقوة لأشكال محددة ومعينة من التنمية العمرانية. كذلك السياسيون لعبوا بوضوح دوراً هاماً. وبالأخذ في الاعتبار للدور الذي لعبه الرئيس كوبيتشيك Kubitschek في دفع البرازيل إلى الأمام وكذلك نلسون روكفلر Nelson Rockefeller في باتري بارك سيتي Battery Park City وخاصة في تطوير جامعة ولاية نيويورك State University of New York. كذلك الدور لعبه العمدة ليندسي Lindsay مع مجموعة التصميم العمراني في نيويورك. كذلك لعب رؤساء فرنسا دوراً في تطويرهم لمشروع لاديفانس La Defense وبارك دو لا فيليت Parc de la Villette في باريس ، وتشو رونج جي Zhu Rongji في لوجياتسوي Lujiazui ، وكذلك بيير ماوروي Pierre Mauroy في ليل Lille ومارجريت ثاتشر Margaret Thatcher في الترويج لكاناري وارف Canary Wharf. وقد روج السياسيون في كل خطوة لتطوير للباربيكان Barbican في لندن ، لقد كان بالأخص من الأهمية تلك المجموعات في قطاع الأعمال و دورها في دفع مشاريع تجديد مناطق وسط المدينة. وهذه المجموعات قد كافحت من أجل إعادة إحياء نهر سان أنطونيو San Antonio River ، وكذلك العديد من مخططات مانهاتن السفلى Lower Manhattan. وهذه المجموعات هي التي قادت أيضاً الكفاح لمنع مشروعات التصميم العمراني الواقعة خارج دائرة اهتماماتهم ، مثلهم في ذلك مثل منظمات المجاورات السكنية.

إن القطاع العام تقع عليه المسؤولية الأولية في كثير من التصميمات العمرانية، فتاريخياً هو المنوط به الإمساك بزمام المبادرة في تنمية وتطوير البنية التحتية، إما عن طريق تشكيل التطوير العمراني وإما بالحقاق به. والقائمون بهذا الدور في القطاع العام كانوا يقومون بالتعاقد مع مستشارين لإنتاج المخططات التصورية لمناطق معينة من المدن وهم كانوا المطورين الرسميين لكثير من التصميمات العمرانية. والهيئات الإسكانية هي المسؤولة عن المشاريع الإسكانية الضخمة في كل مكان في العالم، فالهيئة المنوط بها باتري بارك سيتي كانت من نتاج القطاع العام مثلما كانت لجنة المستشارين هي نتاج القطاع الخاص والتي عملت على تطوير لوجياتسوي Lujiazui في شنغهاي .

سوف نرى في المستقبل القريب بدون شك تعاوناً متزايداً من القطاعين العام والخاص سواء في البدء أو في تحقيق وإنجاز المشاريع وخطط التنمية العمرانية، فمعظم التصميمات العمرانية كقطعة واحدة والتي تم وصفها هنا كانت عملاً تعاونياً. إن اهتمامات السياسة العامة والأحلام الخاصة بما يجب أن يكون عليه المستقبل سوف تكون دائماً موضع الاهتمام، فالحوافز وضوابط التصميم سوف تلعب دوراً كبيراً في مشاريع التصميم العمراني في السوق العالمية والدول ذات الاقتصاديات الرأسمالية. ومع ذلك، فإن هؤلاء الأفراد والمهتمين بالفعل بالمدن وجودة الحياة التي يجب أن تحدث في البيئات العمرانية هم من يجب أن يقودوا العملية التصميمية . هل هم كذلك؟

فمن أجل القيام بذلك يجب عليهم أن يكونوا قادرين على تقديم تصوراتهم للعالم الخاص بالمستقبل والتي تأسر تخيلنا، فهؤلاء هم من سيكونون أفراداً أقوياء . وقد يكونون من القطاع العام أو الخاص ولن يستطيعوا القيام بهذه الأعمال بمفردهم، فالتصميم العمراني هو فن تعاوني.

### طبيعة الاستشارة العامة The Nature of Public Consultation

بالسؤال عن دور المصممين العمرانيين يظهر في نفس الوقت السؤال التالي : ما الدور الذي يقوم به العامة في التصميم العمراني؟ إن المستوى الاستشاري في تطوير التصميمات العمرانية التي يتوقعها العامة يختلف من مجتمع إلى آخر، وحتى داخل المجتمع الواحد من نوع مشروع إلى نوع آخر، ففي بعض الأحيان لا توجد استشارة. هل استشار الرئيس تشاوشيسكو Ceausescu أهل بوخارست في التقدم ببناء طريق انتصار الاشتراكية The Avenue of the Victory of Socialism (كما في الفصل السابع). بالطبع لا! في بعض الأمثلة نجد أن المخططات المقترحة توضع ببساطة قيد العرض على العامة لتلقي تعليقاتهم.

والقليل من الحالات الدراسية تعدت هذا المستوى من الاستشارة، فأراء السياسيين كانت تلعب دورها بشكل ضمني مستتر كبديل عن رأي العامة. ودرجة اهتمام العامة تختلف تبعاً لاستجاباتهم. وعلى مستوى آخر من هذا الموضوع، فبعض التصميمات تظهر للعيان من خلال عمل تصميم كامل بالمشاركة، وذلك في كثير من الأحيان

من خلال جلسات تمتد إلى يومين أو ثلاثة أيام في منافسة عامة. من خلال هذه المنافسة يعمل المصممون وأصحاب العلاقة بشكل مركز لخلق تصميمات أولية ، هذه التصميمات تطور بشكل مهني إلى تصميمات تامة تحتوي على تفاصيل هندسية.

بينما العديد من الأفكار الهامة التي غيرت المدن ، جاءت من أفراد ذوي معرفة جيدة وملاحظات قوية ولكنه من الصعب أن نجعل العامة منخرطين في التفكير في كيفية إخراج مشروع معين حتى يتم عرض التصميم عليهم. ولكن وبالرغم من ذلك فإنه يعد هاماً جداً أن يقوموا بالتصميم لينسب إليهم ويكون تحت الإشراف الدائم والصيانة بعد التنفيذ. أما إذا رأوا أن عملاً ما من الخارج مفروض عليهم ، فيكون رد فعلهم عدائياً. فدرجة تخريب التخطيط العام في المشاريع التي أنشئت حول العالم بدون الاستشارة تبرهن على هذه الملاحظة. جزء من مشكلة مقترح كاديلك-فيرفيو Cadillac-Fairview والذي أصبح بعد ذلك المكان الرائد في بورتلاند قد اعتبر بمثابة فرض أجنبي عليهم (انظر الفصل السادس).

إن العامة غير المتخصصين غالباً لا يمكنهم فهم عواقب التصميم ، ففي الغالب يرون أي تغيير بيئي سلبي ، ففي العديد من مجتمعات الضواحي على سبيل المثال أدى الخوف من المباني العالية إلى استحالة المناقشة العقلانية لمميزات وعيوب المباني العالية سواء كانت سكنية أم تجارية. في تطوير مشروع مركز دنفر التكنولوجي Denver Technological Center أدى الضغط الذي قام به المقيمون في المناطق المحيطة إلى الحد من ارتفاع المباني. وكانت النتيجة أن المباني جميعها أصبحت على نفس الارتفاع وذات أسطح مستوية كما في الشكل رقم (٦٦، ٨). بينما هناك شعور بالوحدة ولكن أصبحت المنطقة غير مثيرة بصرياً.

كيف يمكن للعامة أن ينخرطوا في مشروعات معينة وكيف نجعل أصحاب العلاقة يدخلون في مناقشات قبل حدوث الأزمات؟ فكثير من غضب العامة الذي انصب على مبنى هاربر دارلينج Harbour Darling بسبب أن سيدني سيدرز Sydneysiders لم يستطيعوا إدراك ما سوف يكون عليه هذا المخطط عندما يكتمل (انظر الفصل الثامن). فوسائل الإعلام متمثلة في الصحف والتلفاز تقع عليها مهمة الجذب الشعبي نحو تصميم الأماكن ورؤية ما ستبدو هذه الأماكن عليه ، فهذه الوسائل كانت منخرطة دوماً في كوريتيبا Curitiba وكذلك في تصميم باتري بارك سيتي Battery Park City كما أنها منخرطة الآن في مقترحات موقع مركز التجارة العالمي في نيويورك. كذلك لها دور هام في تشكيل اتجاهات الناس. ما يراه العامة غير المتخصصين من صور ورسومات مرغوب فيها هي ما يبحثون عنه ، وفي المقابل فإن الصحافة تغذيهم بالصور التي يريدون أن يروها. فرجال الدعاية والإعلان يملكون من الأمر كثيراً ، فمن الصعب اقتحام هذه الدائرة ولكن المصممين العمرانيين لهم دورهم كمعلمين. إن المعرفة المفصلة عن الحالات الدراسية يمكن أن تستخدم في هذه العملية التعليمية.



### طبيعة الإبداع The Nature of Creativity

تولي المهن التصميمية تقديراً كبيراً بمن ندرك أنهم مصممون مبدعون، مثل هؤلاء المصممين هم من يقدمون وينتجون أعمالاً هندسية وإنشائية وفراغية بعيداً عما هو المؤلف كاستجابة لما يروونه كمشاكل ينبغي أن تعالج. والسؤال هنا هو: ما هي حرية العمل التي يجب أن يحصل عليها المصممون الأفراد في خلق إبداع التخطيط العام للمدن؟ إن الملاحظين الذين يعتبرون التصميم العمراني على أساس كونه فناً جميلة يجادلون حول مدى التدخل في عمل المصمم/الفنان. إن السكان ببساطة يجب أن يتعايشوا مع هذه العواقب تحت اسم الفن. مفهوم الدفاع عن الفن أن شيئاً ما أو بيئة ما هو عبارة عن عمل تعبيرى للفرد وبالتالي يكون عملاً فنياً، فالدفاع عن الفن استعمل لتبرير العديد من القرارات التصميمية والتي تخص قطع النحت والميادين والشوارع والتي تؤدي إلى الإضرار بالتمتع بالمدينة. وفي بعض الأحيان كان ذلك هدفاً تصميمياً متعمداً، فالعمل على أن يشعر الأفراد بعدم الراحة بدنياً أو نفسياً يعتبر من الصعب تبريره، فالتعمد في جعل بعض الأماكن الوظيفية فقيرة في المباني أو الفن العام يكون غير ملائم.

وهذه المناقشة ترجع إلى حقوق الأفراد وتعريف ماهية اهتمامات العامة من حيث بدأ هذا الكتاب. إن الموقف المعماري، بشكل عام هو أنه يجب التساهل مع التصميمات السيئة باسم حرية العمل من ناحية الممارسين وعملائهم "وذلك إذا كانت هناك وجهة نظر موحدة". بالإضافة إلى ذلك، رؤية التصميمات السيئة تجعلنا نقدر الجيدة منها أكثر. وهناك اختلاف في الرأي عما إذا كان هذا التصريح قوياً أم لا. وفي التصميم العمراني جودة الأعمال الفردية - فن النحت أو اعتبار المباني كقطع نحتية - في الغالب لا تؤثر على الإحساس بالمدن بشرط أن الفراغات التي أوجدت على مستوى الدور الأرضي في المدن والضواحي أو مجموعات المباني توظف بطريقة جيدة متعددة الأبعاد.

تثار هذه المشكلة حينما يركز مطورو العقارات ومعماريوهم على التصميمات الفردية على أساس أنها كتل في الفراغ تحت مسمى الفن ولتعزیز مسار مهنتهم. ويجادل المحافظون الماليون أنه على المدى البعيد يؤدي هذا التنافس إلى عالم أفضل. وإن الحالات الدراسية فشلت في مساندة هذا الرأي. في الواقع إن الأساس في وجود التصميم العمراني يكون في التأكيد على أن المتطلبات الأساسية تحقق تخطيطاً عاماً جيداً. إن ما نراه جيداً مفتوح للمناقشة ولكن يوجد الآن الكثير من النظريات التي تعتمد على التجربة والعديد من الأمثلة، وحتى الحالات الدراسية التفصيلية التي تمد الأساس في المناقشات العقلانية حول ما يجب أو ما لا يجب تصميمه.

إن الإبداع الحقيقي لا يرتبط بعمل مبانٍ مبتكرة أو نماذج وهيئات حضرية لكن بالأحرى حل مشكلة بشكل جديد وبطريقة أكثر ملاءمة مع اعتبار أن أنماطاً معينة تستجيب بطريقة جيدة للمشكلة. وربما تكون القدرة على تقييم التصميمات هي التمكن من حل المشكلة بطريقة مبدعة، وربما يكمن الحل في القدرة على رؤية معطيات أنماط إبداعية.

## التعامل مع المستقبل Dealing with the Future

إن التعامل مع المستقبل هو قلب التصميم العمراني ، فبالنسبة لمتخذي السياسات العامة والمصممين السؤال هو: ما هو نوع المستقبل الذي نبحث عنه؟ أم أن السؤال ببساطة: ما هو التصميم الذي يمكن أن يباع؟ وإن السؤال الإجرائي المتبع هو الأكثر اشتمالاً على التصميم لبيئات قوية. وكيف للفرد أن يتعامل مع التغيرات المحتملة في البيئة السياسية المستقبلية ليتقدم العمل؟

إن التغير السياسي غالباً ما يجعل المشاريع طويلة الأجل إما أن تتوقف وإما أن تغير مسارها. باتري بارك سيتي Battery Park City في نيويورك وخط جوبليه Jubilee في لندن ، وهما مثالان لهذه المشاريع حيث توقف تقدمهما ، وبدأنا مرة أخرى وفقاً للتغيرات الحكومية بعد الانتخابات. وكذلك الحال في باترنوستر Paternoster بسبب التغيرات في ملكية العقار.

ويزيد نفس هذا الاهتمام عند التعامل مع الحالة الاقتصادية المستقبلية للمدينة أو الدولة. إن التساؤلات لعملية التصميم هي كالآتي: هل يوجد التمويل الكافي المتاح لتنفيذ المشروع؟ وربما السؤال الأكثر أهمية هو: هل ستكون هناك أموال متاحة للمحافظة على المشروع بعد بنائه؟ مخاوف مثل تلك قلما تكون صريحة ونادراً ما تظهر في الحالات الدراسية للمشاريع. ربما نحن جميعنا متفائلون ومؤمنون بأن الأمور سوف تمشي على ما يرام في النهاية. وبالرغم من ذلك فإن العالم كله يزخر بالميادين العامة والمتنزهات البائسة المليئة بالنوافير التي لا تعمل أو تزداد حالتها سوءاً وفي بعض الحالات مخربة.

إن القيم تتغير، فبعض المناطق في المدن تصبح قديمة (عفا عليها الزمن) والبعض الآخر تكون للطبقة الأرستقراطية. القاعدة العامة هنا أننا كنا لا ننظر إلى المستقبل إلا لجيل واحد. وهذا في كثير من التصميمات العمرانية ، فالنظر إلى الأمد البعيد بأي درجة من الدقة هو موضع تساؤل. يحفظ ماء الوجه للمصممين العمرانيين أن كثيراً من أنماط السلوكيات في الغد تكون كما هي اليوم ، بالرغم من التغيرات المتفرقة التي تحدث من حولنا. ومع ذلك فالعالم ليس ساكناً ، فالتغيرات التي تحدث في أشكال النقل والاتصالات هي التي شكلت الجغرافيا الحالية للمدن. والبناء الهيكلي المادي الرئيس للشوارع والفراغات المفتوحة الموروثة عن طريق المدن على مستوى المناطق تكيفت جيداً للتغير على مدى القرن العشرين .

ففي بداية القرن العشرين من ذا الذي كان يستطيع أن يتنبأ بمثل هذه التغيرات التكنولوجية التي حدثت خلاله ، وخصوصاً تلك التي حدثت في العقود الخمس الأولى منه والتي غيرت حياتنا كثيراً ، فالسيارات مكنت عملية التنمية للضواحي المترامية وجعلت الربط بينها عن طريق الطرق السريعة حتمياً. ومع ذلك فإن أنماط الشوارع داخل قلب المدن المحببة إلينا هو في جوهره مماثل للقرن التاسع عشر وما قبل ذلك.

### من يدفع؟ Who Pays?

إن ثروات مشاريع التصميم العمراني كما نفذت تتأثر بظروف الاقتصاد العالمي. وعدد من المشاريع التي وصفت هنا- وبالأخص مشروع كناري وارف Canary Wharf - كانت معززة عن طريق الازدهار الاقتصادي مع بداية الثمانينيات ونهاية التسعينيات من القرن العشرين. وضربت مع حدوث الركود الاقتصادي بنهاية لثمانينيات وبدايات التسعينيات. وكذلك ضرب مشروع لاديفانس La Défense في فرنسا ومشروع لوجياتسوي Lujiazui في الصين عن طريق التقلبات الاقتصادية. وتبين الحالات الدراسية أن القدرة المالية القوية مفيدة بشكل فوق العادة في بناء المشاريع. والسؤال هو: لمن القدرة المالية؟ ربما يفترض بأن العامة هم من يجب أن يدفعوا لعملية البناء أو إعادته في التخطيط العام للمدن، وبعد كل شيء فالتخطيط العام هو المعني هنا، فعلى المدى البعيد، فإن العامة هم من يدفعون من أجل ذلك إما من خلال الضرائب أو من خلال الزيادة في أسعار السلع والمنتجات، بينما يقوم القطاع الخاص بالدفع مقدماً للتخطيط العام، إذن فالسؤال المهم هو: من يقوم بالدفع مقدماً؟

واحد من أكثر الأسئلة التي تفرض نفسها خاصة في مجال تصميم نظم البنية التحتية هو من الذي يجب أن يدفع التكاليف هل هو المستعمل أم المستفيد؟ ومفترض أن كل السائقين الذين يزورون باريس ومن ضمنهم هؤلاء الذين لا يزورون أبداً مشروع لاديفانس يستفيدون من وجود مركز المدينة. بدونه ربما تصبح باريس المركزية مجرد مدينة عالمية مزدحمة. فسائقو السيارات يستفيدون من تطوير أنظمة النقل العامة التي تزيح المرور عن طرق. فكيف تفرض الضرائب على المستفيدين من مشاريع التصميم العمراني على ما يحصلون عليه منه؟

إن الحالات الدراسية التي وصفت في هذا الكتاب تظهر تنوعاً في اتجاهات تمويل المشاريع. وفي بعض الحالات اضطر المطورون إلى دفع تكاليف البنية التحتية العامة أو شبه العامة (كما هو الحال في نظام ممرات المشاة المعلقة Skyway في مينيابوليس Minneapolis). وفي بعض الحالات الأخرى يجب على المطورين الأفراد أن يدفعوا من أجل البنية التحتية قطعة بقطعة وذلك من أجل الحصول على تصميم وظيفي كقطعة واحدة. وإن الدخول الواردة من مناطق تحسين الأعمال Business Improvement Districts (BIDs) هي من دافعي الضرائب الذين تقع عقاراتهم وأماكنهم داخل هذه المنطقة (انظر الفصل التاسع). والقضية هنا أن للعامة حق في جعل الشركات الخاصة تدفع للسلع العامة التي يحتاجها المجتمع، ولكنها ليست بدورها أنشطة تبحث عن أرباح خاصة. ومع ذلك يمكن القول بأنه لكي تزدهر المنظمات الخاصة فإنه يجب عليها الاهتمام باحتياجات العامة. وما زال السؤال عن من الذي يقوم بالدفع محورياً حول ما يمكن وما لا يمكن إنجازه من خلال التصميم العمراني. الشراكة الخاصة والعامة لعبت دوراً في معظم الحالات الدراسية التي قدمت هنا (انظر أيضاً Frieden, 1990; Frieden and Sagalyn, 1991; Fosler and Berger, 1982).

### درجة السيطرة The Degree of Control

وأخيراً وليس آخراً وصلنا إلى القضية الأساسية في التصميم العمراني ، فهي واحدة من أكثر القضايا صموداً. إنها تتعلق بحقوق الأفراد في القيام باهتماماتهم الخاصة في منافسة مع حقوق أفراد آخرين ومع المجتمع ككل. والسؤال الذي يطرح نفسه إلى أي مدى يجب على الحكومات التدخل في الطريقة التي يشكل بها السوق المدن ومناطقها؟ وفي خلال السنوات التي تم تغطيتها في هذا الكتاب قد تنوعت الإجابة. إنها اختلفت كثيراً من مجتمع إلى مجتمع وحتى داخل نفس المجتمع عبر الزمن. وتبدو أن اهتمامات العامة تأتي في المقدمة عندما تقع المدن في مشاكل أو عندما تكون الفرص لتكوين مدن ذات أماكن محسنة كانت معدومة ، وذلك كنتيجة لطمع وجشع القطاع الخاص أو التردد في اتخاذ القرارات السياسية.

إن تصميم الأبنية والطريقة التي تقابل بها الشوارع وتركيباتها وحتى بعض التفاصيل الخاصة بها محددة بشكل كبير في بعض الأمثلة التي وصفت هنا. إن الهدف كان الحصول على مناطق ذات سمات موحدة من خلال الوحدة المعمارية و تنسيق المواقع. وهذا الهدف واضح في كل نماذج مشاريع التصميم العمراني الكلية التي ذكرت من برازيليا Brasilia إلى طريق انتصار الاشتراكية Avenue of the Victory of Socialism إلى كريسجي كوليدج Kresge College التي تبدو إلى حد ما ذات تصميمات معمارية منفردة. ترى هل تعتبر هذه الفكرة جيدة في تصميم المدن والمناطق الكبيرة؟

إن روح الوحدة مع بعض التنوع قد تم إنجازها في مشاريع التصميم العمراني كقطعة واحدة مثل سي سايد Seaside ، و باتري بارك سيتي Battery Park City ، وباريسر بلاتس Pariser Platz ، وساحة باترنوستر Paternoster Square ، والكثير منها لديها مبانٍ أمامية وخلفية بقوة القانون مثل لاديفانس La Défense ، وكناري وارف Canary Wharf ، و باتري بارك سيتي Battery Park City ، ففي حالة لاديفانس والتي لديها تاريخ تنموي طويل ، يعكس كل مبنى أفكاراً وأنماطاً تصميمية سائدة في العقد الذي بنيت فيه هذه المباني. المشروع بالكامل تم ربطه معاً عن طريق تنسيق الموقع ، حيث إن مستوى السيطرة والرقابة في التصميم كان مذبذباً مع تحقيق التنوع المعماري ، ولكن الكثير منها عقيم. وعلى الجانب الآخر في مشروع كناري وارف كانت هناك سيطرة ورقابة مكثفة ونتيجة لهذا فقد انتهى به المطاف إلى أكثر من مجموعة موحدة من المباني بالرغم من طبيعتها الفردية ولكنها أقل عقماً من لاديفانس. ومن الظاهر أن الوحدة في تنمية مركز التجارة العالمي ليست أمراً مرجوياً. وبالتالي فإن تنسيق الموقع سوف يكون حاسماً في ربط هذا المخطط مع بعضه إذا تم إدراكه على أنه مشروع واحد.

إن الجدل حول الوحدة (أو التنوع أو الفوضى) المرجوة سيستمر في التصميم العمراني. وكيف ستتم السيطرة على عملية التصميم ، هذا أمر سوف يستمر الجدل فيه ، فقليل من الأفراد المعارضين لاستخدام عملية تقسيم

المناطق وقوانين المباني للتأكد من تلبية احتياجات الصحة العامة و احتياجات السلامة - وهي من ضمن الاحتياجات البشرية الأساسية التي عرفناها في الشكل رقم (١.٦). هل مثلاً المطورون ومعماريوهم يصممون بيئات مستدامة بدون إرغام عن طريق القوانين المنظمة للتصميم؟ وهل سيهتمون بالسياق سواء كان جغرافياً أم ثقافياً بدون الاضطرار إلى العمل داخل الخطوط الإرشادية للتصميم؟

إن الإحساس بالمكان هو أيضاً من الاحتياجات البشرية الأساسية، ودرجة الجودة المطلوبة للبيئة المبنية والتي تساهم بها مازالت غير معروفة ولكنها ليست تافهة أو موضوعاً بدون قيمة. فهل يجب أن نترك تصميم البيئة إلى شركات متعددة الجنسيات، حيث إن فكرتهم عن الإحساس بالأمكان تتركز في الدعاية لأنفسهم، ففي الوقت الحالي الإجابات تبتثق كنتيجة لكيفية إدارة العملية التصميمية. إنها منتج ثانوي لقرارات أخرى. وهي ليست أمراً يمكن التعامل معه مباشرة.

والشيء الواضح من الحالات الدراسية هو أن الدقة التي قدمت بها الأهداف التصميمية و عرفت بها الخطوط الإرشادية وعملية التنقيح التي بها شفافية، ستكون هناك احتمالية أكبر أن يحقق التصميم المنفذ الأهداف الموضوعية له (انظر الجدول رقم ٨,٢). إن الأهداف التي وضعت ستكون دوماً سياسية؛ وإن المعرفة التي نحصل عليها من الحالات الدراسية ومن الأبحاث الخاصة بالإنسان والبيئة تجعلنا قادرين على تصميم الوسائل التي تحقق الأهداف بدرجة من الثقة.

### التعليق

#### Commentary

إن المعرفة عن الحالات الدراسية هامة جداً، بينما كل موقف يواجهه المصمم العمراني فريد من نوعه، فالعديد من المشاكل العامة يتم معالجتها، فالتصنيف النوعي المقدم هنا يظهر أموراً مشتركة في أنواع المشروعات والعمليات التصميمية، فالمعماريون وذو المهن التصميمية الأخرى يعتمدون بكثافة على السوابق، أكثر من اعتمادهم على المكونات النظرية التجريدية حول كيفية سير العالم. من حين لآخر يبرز نموذج جديد، فالأكثر حداثة مؤخراً في التصميم العمراني هو ما يسمى بحركة العمران الجديدة New Urbanism أو النمو الذكي Smart Growth مع جزء من النموذج التصميمي (Ellis, 2002). ومع ذلك فالقضايا الأساسية في التصميم العمراني تظل كما هي، وكيفية معالجتها تختلف عبر الأزمنة وتعتمد على ما نستقيه من الخبرات والتجارب من خلالنا أو من خلال آخرين. إن القضايا التي أثرت في هذا الفصل هي قضايا متكررة، فقد استرعت انتباه واهتمام مخططي المدن والمصممين العمرانيين، وبالأخص بين محترفي مهنة التصميم، وذلك من خلال الفترة الزمنية المعطاة في هذا الكتاب. وسيفعلون هذا في المستقبل. وبالتأكيد سوف تكون هناك اهتمامات أخرى، فالبعض سوف يكون لديه القدرة على التحمل والمقاومة والبعض الآخر منها سيكون سريع الزوال. إن النظر في ماهية طبيعة المصلحة العامة، وطريقة تحديدها وكذلك التصميم المبني على هذا التعريف، سوف تبقى من صميم عمل المصممين الحضاريين في الدول الديمقراطية.

إن محترفي مهن التصميم لديهم العديد من الأدوار. أحد هذه الأدوار هو بالتأكيد جذب انتباه كل من السياسيين والعامة لاقتناص فرص تحسين البيئة المبنية للمدن. وهذا هو الدور الفعال. ويهتم المعماريون ومهندسو تنسيق الموقع بشكل جاد بالحالة المستقبلية لكوكننا و يدافعون بقوة عن التصميم "مع أخذ الطبيعة في الاعتبار". وهناك هؤلاء المهتمون بالمشاكل الخاصة بفئات معينة من السكان ، وبالأخص هؤلاء الذين نادراً ما تسمع أصواتهم بالنسبة للتفكير في التصميمات ، فهم يثرون المناقشة عما ينبغي القيام به بالنسبة للتخطيط العام في المدن. ومع ذلك فالتصميم العمراني في نهاية المطاف هو عمل مبني على نية المطورين ، العام منهم والخاص وما يشجعهم عليه المجتمع ويسمح لهم بفعله. سوف توجه الثروات السياسية وما يمليه وما يسمح به السوق أفعالهم. وسوف يستمر التصميم العمراني في دعمه وتدخله في عمليات للشبكة الرأسمالية لقرارات الاستثمار وأيضاً في الشبكة غير المرئية من القرارات القانونية التي تشكل التنمية العمرانية. المهن التصميمية لديها الكثير لتقدمه في عملية التصميم وإعادة تصميم المدن ومناطقها بشرط فهم الطرق التي تعمل فيها هذه الشبكات ، وكذلك توفير وإتاحة التعلم من خبرات التجارب السابقة.

### الأفكار المتأخرة: التصميم العمراني - مجال أو انضباط ومهنة؟

#### AFTERTHOUGHTS: URBAN DESIGN – FIELD OR DISCIPLINE AND PROFESSION?

بالرغم من أنه من الصعب إعادة بناء تاريخ التصميم العمراني بدقة عن الخمسين عاماً الماضية، كان أول من استخدم مصطلح "التصميم العمراني" المهتمون بإنشاء مشاريع معمارية متعددة المباني على مقياس كبير. وهذه المشاريع كانت ضرورية في أوروبا مع عملية التدمير الكلي التي أحدثتها الحرب العالمية الثانية، وكذلك هي ضرورية في الولايات المتحدة مع المتغيرات التي حدثت في المدن نتيجة للتكنولوجيا الحديثة وزيادة الثروات والتغيرات التي طرأت على طرق الحياة والقيم المجتمعية. كذلك التحرر من الاستعمار في آسيا والكثير من أفريقيا التي استجابت بحماس لمشاريع المدن الجديدة والمشاريع الإسكانية، والتصميم العمراني فكر معماري خاصة في أوروبا، وكان هناك اختلاف ضئيل بين تخطيط المدن والهندسة المعمارية. والمشكلة كانت أن العديد من السياسيين والمعماريين على السواء كانوا ينظرون إلى طبيعة المدن وحياة المدينة داخل إطار فكري بعيدة تماماً عن الحياة اليومية، ومع ذلك فإن حسن النية في كثير من التفكير المعماري، وربما كان العديد من المشاريع ببساطة لم تحسب جيداً عندما بنيت وتم تسكينها، ولهذا انتقدت بشدة، واستجابة لذلك فإن مجالات تخطيط المدن والهندسة المعمارية قد ذهببت في اتجاهات مختلفة.

الاتجاه السائد في الفكر المعماري التمس العزاء من انتقاد العلماء والممارسين والنقاد مثل جين جاكوبز (Jane Jacobs, 1961)، ومارشال كابلان (Marshall Kaplan, 1973)، وبيتر بليك (Peter Blake, 1977)، و برنت برولين (Brent Brolin, 1976) في تطوير نظريات ما بعد الحداثة لعلم الجمال. فمخططو المدن بالأخص هؤلاء الذين ينتمون للأكاديمية حولوا انتباههم إلى المشاكل الاجتماعية والاقتصادية للمدن والتي يعتبرونها أكثر أهمية، ولحسن الحظ أن كادراً من المعماريين والمخططين، وعلى أي مقياس شامل، ومؤخراً معماريو تنسيق الموقع، قد احتفظوا بالاهتمام بجودة البيئة الطبيعية للمدن. فقد ركزوا انتباههم على كيف أن التصميم يعزز أو يقلص الفرص للأفراد لإنجاز إيجابيات ما كانوا مدفوعين لإنجازه.

هذا الكتاب عن مجهودات هؤلاء من ممارسي التصميم والعديد من الأفراد العاديين لكي يحسنوا من جودة المدن في أكثر من سلوك واتجاه في أجزاء متفرقة، وحقيقة بعض هذه الجهود من أجل الأفراد، صغار أم كبار، أغنياء أم فقراء، ومن خلفيات ثقافية مختلفة أنجزت القليل جداً في تحسين القدرة على التحمل الذي سوف يساعدهم على تحقيق طموحاتهم، وفي نفس الوقت بعض الجهود الأخرى نجحت بشكل كبير وبالأخص عندما تعاملت مع الحياة كما هي، والعديد من السياسات الاجتماعية وجهود التخطيط قد نجحت بقدر كبير، ولكن الآخرين كانوا حالات فشل. ومن خلال هذه التقلبات صعوداً وهبوطاً والتنفيذ الجيد للتصميمات العمرانية استمرت في تقديم المساهمات الهامة لجودة حياة الأفراد. فلقد منحت الأفراد المتعة والإحساس بالكرامة وستقوم بذلك أيضاً في المستقبل (Dreier et al., 2001). والشرط هنا أن التصميم العمراني يحتاج لأن يكون أكثر اعتماداً على التجريب بدلاً من الأساس العقلاني البحت. على أية حال فإن التفكير العقلاني سيجعلنا نراعى الإمكانيات المستقبلية التي هي خروج من الفشل التقليدي.

### إذن ما هو التصميم العمراني؟

#### So What Then is Urban Design?

إن الحالات الدراسية التي تضمنها هذا المجلد تبين مدى اتساع أعمال التصميم العمراني، وهذا المجال يهتم بمشروعات معينة متنوعة في أشكالها من مدن جديدة إلى مناطق من المدن إلى عناصر البنية الأساسية للمدينة، وإن حجم محاولات التصميم العمراني تختلف وتتوسع بالأخذ في الاعتبار الخمسين عاماً الماضية. فبرازيليا Brasilia هي العاصمة الوطنية، وبراسير بلاتز Pariser Platz هو ميدان وترودسلوند Trudslund مكونة من مجموعة من المنازل. إنه يهتم دائماً بالعالم الثلاثي - ويفضل رباعي الأبعاد. إن التصميم العمراني يهتم بأربعة أنواع من المشاريع: الكلية وكقطة واحدة وقطعة بقطعة وبالتركيب، من الناحية الموضوعية والمحددات فإن التصميم العمراني يهتم في المقام الأول بسياسات التصميم على مستوى المشروع من أجل تشكيل المدينة بشكل معتمد.

إن اهتمامات التصميم العمراني وأنشطته تتداخل بشكل واضح مع أنشطة المجالات الأخرى. ويجب أن يكون كذلك، فهي تقوم وينبغي أن تقوم بالتداخل مع محاولات تخطيط المدينة التي تهتم بالسياسات الخارجية الخاصة بتوزيع الأنشطة في الفراغ والربط بينها. إن مشروعات التصميم العمراني تنتج تحت هذه المظلة وتخلقها، وبنفس الشكل المماثل، فإن التصميم العمراني يتداخل ويجب أن يقوم بذلك مع الهندسة المدنية للتأكد من القدرة البنائية على مستوى واسع من عناصر البنية الأساسية، كذلك إنها تتداخل ويجب أن تتداخل مع عمارة تنسيق الموقع في اهتمامها بالتفاصيل الخاصة بالفراغات بين المباني وفي التصميم للمستقبل المستدام، كذلك يجب أن تتداخل مع العمارة في اهتماماتها بكيفية مواجهة المباني وصنعها رمزياً و سلوكياً في التخطيط العام.



إن المدينة هي عبارة عن العديد من المناطق المتداخلة معاً، و الأماكن و طرق الربط بينها (Rowe and Koetter, 1978). كيف يمكن لهذه العناصر أن تصمم وتنظم؟ وهل يجب أن نفرق بينها بوضوح أم تدمج معاً؟ هذه الأسئلة تتعامل مع خطة واسعة الاهتمامات. و الوضع المأخوذ هنا هو أن من خلال القنوات السياسية يجب أن نتخذ القرارات الشاملة، و إنها مسئولية السياسيين في وضع الاتجاهات بصفته ممثلين عن الأفراد الذين قاموا بانتخابهم. إن محترفي مهنة التصميم يجب أن يمتلكوا الكفاءة والأهلية لإعلام السياسيين والعامة عن الاحتمالات المستقبلية لتحدي الافتراضات السياسية ولا تباع الأفكار من خلالها. فإنهم يحتاجون إلى قدرة على التحمل و قدر كاف من التماسك إذا كانوا يريدون النجاح.

المدينة المترابطة لم تكن فن تجميع عشوائي، فهي أحد الطرق المتميزة والمختلفة وأحياء و علامات مميزة وحدود و نقاط التقاء. كيفن لينش Kevin Lynch قد عرف هذه العناصر كما أعطانا القابلية للقراءة عن المدن (Lynch, 1960). وقد عقدت أبحاثه بشكل جيد تحت تدقيق كبير منذ أن أجريت قبل ٤٠ عاماً. والحدود ليست بالأهمية مثلما فكر هو فيها، فربما كانت نقاط الالتقاء هي الأكثر أهمية، فالنهايات الواضحة تعطينا وضوحاً في الحدود الفاصلة للحي أو المنطقة، وإن المشاريع في العديد من الحالات الدراسية التي تضمنتها هي عبارة عن جزر منفصلة أو محدودة من التطوير، كذلك أن تكون أيضاً متكاملة مع البيئة المحيطة بها ربما تكون فكرة جيدة. باتري بارك سيتي Battery Park City لها حدود واضحة مما جعلها وحدة منفصلة، ولكن من جهة اليابسة فهي أيضاً متصلة بوضوح بمناهاتن السفلي Lower Manhattan بأنماط الشوارع وممرات الرؤية، و التصميم العمراني بالأخص يهتم؛ كما في مصطلح لينش، بالمناطق والطرق، فالمناطق الجيدة قطعاً ستحتوي على عقد و علامات مميزة، فيمكن أن تكون واضحة المعالم بالحدود ولكن منطقة المركز هي الأكثر أهمية.

وهكذا فإن التصميم العمراني هو مشروع قائم على التعامل مع التخطيط العام من حيث الاستيطان والمباني وعناصر تنسيق الموقع المتعارف عليها. وتأخذ مشاريع معينة عدداً من الأشكال التي تعتمد على نوع من العمليات التي ترتبط بها، كذلك تعتمد على نوع المنتج وكذلك على النماذج الفكرية التي هي ضمن ما تم تصميمه. إن معدل اهتمام المصمم العمراني يكون خارجياً بشكل واضح وبأشكال أنواع المشاريع المختلفة على هيئة محددات ومشروعات، و كما توضح الحالات الدراسية. الأسئلة هي: "إذا أمكن أن يتم تعريفها من حيث المناطق ذات الاهتمام، هل هناك شكل للمعرفة التي تكون فريدة في القيام بتصميم حضري جيد، وفي وضع المشاريع معاً؟" وبالتالي "هل هو الانضباط في حد ذاته أو مجرد مجال من حرفية أعمال التصميم؟"

### التصميم العمراني، انضباط؟

#### Urban Design, A Discipline?

إن السمة المميزة للانضباط هي هيئة فريدة من نوعها في الأدب، والدوريات والعمليات الخاصة بها من التنشئة الاجتماعية لأعضاء جدد في صفوفها في معاييرها للسلوك. والسؤال الذي يطرح نفسه: "ما هو مقدار وحجم الهيئة المعرفية المميزة وكيف يجب أن تكون قواعد السلوك محصورة في مجالات النشاطات التي ينظر إليها على أنها شيء مستقل، إن لم يكن ذلك على وجه الحصر و الانضباط؟" وما هو الدليل لدينا؟

إن معظم البنود التي ذكرت في "المراجع والمزيد من القراءات" تقع ضمن نطاق مجموعة متنوعة من المجالات الموجودة، وتضم القائمة أيضاً جزءاً من عدد الكتب المتزايدة المخصصة للتصميم العمراني. وهناك عدد من المجالات الصعبة فكرياً، الصغيرة نسبياً، المخصصة للتصميم العمراني، فالبعض منها يستخدم لفظ "التصميم العمراني" في عنوانه ولكن الريادة هنا هي مجلة أمريكا الشمالية للتصميم العمراني North American journal on urban design التي تدعي التخطيط Planning، لأنها أيضاً تتضمن مواد ذات اهتمامات اقتصادية واجتماعية بالإضافة إلى تخطيط استعمال-الأرض وكذلك التصميم العمراني، هناك بأوروبا العديد من المجالات التي تتناول فكرة "تخطيط المدن" التي تغطي اهتمامات التخطيط العمراني. وفي الوقت نفسه عدد المجالات المخصصة للتصميم العمراني تعد أكثر عدداً من المجالات ذات مشروعات التصميم التقليدية التي تتضمن مقالات عن مشاريع التصميم العمراني، والحقيقة إن الكثير من هذه المجالات تغطي المشاريع بفاعلية وبإخلاص من خلال وجهات نظرهم العملية لكنهم أيضاً يقومون بجذب الانتباه إلى مشاريع التصميم العمراني المتطورة حول العالم.

والسؤال الثاني هو: كيف للمهنيين أن يغرسوا في الأذهان معايير ونماذج العمل المهني والسلوك؟ وهناك القليل من المعاهد والمجتمعات المهنية التي تخلص للتصميم العمراني ولكن أي فرد يستطيع الانضمام إليها. إن مجموعة التصميم العمراني في المملكة المتحدة Urban Design Group in the United Kingdom هي عبارة عن مجموعة من الأفراد ذوي الاهتمام المشترك، إن لها بعض الاجتماعات والمقابلات المنتظمة والمحاضرات المنظمة ولها المجلة الخاصة بها، وهناك أيضاً معهد مهتم بالتصميم العمراني في الولايات المتحدة يعتمد ويعمل بشكل أساسي في نيويورك، وجماعات طليقة مماثلة من المهنيين أصحاب نفس الرأي حول العالم. المجلس التشريعي Congress بالنسبة للعمران الجديد هو جماعة مهنية ذات تأييد وقوة في الولايات المتحدة لكن لها عضويتها ومتابعتها على اتساع العالم. إن لها بياناً رسمياً، تعقد المؤتمرات ولها مدافعون "ذات نمو ذكي". إنها تعزز تطلعاتها وقيمتها للمهنيين، للهيئات الرسمية والأفراد العامة، ولا يوجد أشكال قانونية يمكن مقارنتها بالمجالس المعمارية، ومع ذلك فلها رقابة على التقديم لمهنة التصميم العمراني. "المصمم العمراني" ليس عبارة عن لقب محمي كما هو الحال في المعماري (بالرغم من أنه في العديد من الأماكن يضعون هذه الحماية القانونية تحت المراجعة كما هو الحال في المجاميع الأخرى التي تزعم خبرتها في تصميم المباني).

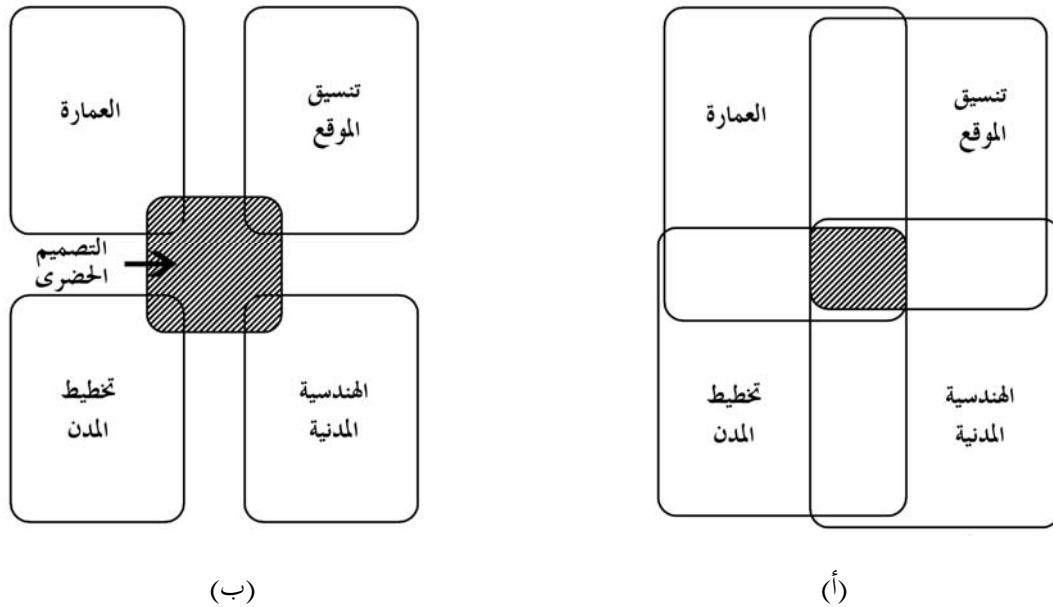
ومعظم مجتمعات التصميم المهنية بها قطاعات مخصصة للتصميم العمراني، وكثيرة بنفس الطريقة التي تركز المجتمعات النفسية، بها قسم لدراسة علم النفس البيئي. إن التصميم العمراني هو عمل مهني، وسوف يكون عن طريق الأفراد المهنيين والمعاهد التعليمية التي ترشد التطوير في هذا الحقل، وربما، في انضباط التصميم العمراني. ليكون التعليم الجوهري للتصميم العمراني مستمراً بعد مستوى الطالب الجامعي. وحتى مؤخراً

فإن معظم برامج التصميم العمراني كانت تتطلب التدريب في العمارة من أجل قبولها. وهذا الطلب قد تغير مع المهارات المطلوبة من المصممين العمرانيين والتي أصبحت معروفة بشكل أوضح. بالرغم من ذلك فإن الاعتقاد السائد بين المصممين أنه ما زال لا يوجد تدريب أو معرفة خاصة أكثر مما يقدم داخل مجالات التصميم التقليدية لكي تكون قادرة على الإبداع لتصميمات حضرية جيدة، والوضع هو أنه إذا كان هناك مخططاً للمدينة و مدرب جيداً، أو معماري تنسيق الموقع أو معماري فإنه يستطيع أن يتقن أنشطة التصميم العمراني بدون أي معرفة إضافية، هذا أنه إذا استطاع أن يصمم مبنى جيداً فإنه يستطيع تصميم منطقة، أو مدينة جيداً (Vignelli Associates, 1990). إنه ادعاء مشكوك فيه.

والعديد من الملاحظين (على سبيل المثال Schurch, 1999) يرون أن التصميم العمراني يتقاطع مع الثلاث مهام الرئيسة التي تهتم بتصميم البيئة وهي العمارة، وعمارة تنسيق المواقع وتخطيط المدينة، والتي أضيفت إليها الهندسة المدنية كما هو مبين في الشكل رقم (١٢.١)، هذا الوضع يعزز ما اتخذ هنا. ومن الملاحظات التي اتخذتها من قبل، فإن استنتاجي هو أن التصميم العمراني بينما هو يتوافق مع هذه المجالات فهو يطور من نفسه ومن نطاق خبراته، فعلاقاته بمجالات التصميم التقليدية الآن تشبه الشكل رقم (١٢.١ ب). فلقد أصبح كما ينبغي أن يكون عليه؛ انضباط في حد ذاته، وبالقيام بذلك، على أية حال، فإنه يسمح للمجالات الثلاثة الأخرى أن تتابع اهتماماتها بدون القلق على القضايا المعقدة لعملية التطوير العمراني والجودة العمرانية التي تأتي بعد اهتماماتهم التقليدية.

صواباً أو خطأ. فإن التصميم العمراني يواجه شكلاً من الانضباط، مثل العديد من التخصصات الأخرى، مثل تلك التي تقع تحت مظلات الطب أو العلوم الاجتماعية، فإنه يحدث أن اهتماماتها تتقاطع مع تلك المجالات التقليدية. وهو يعتمد على خلق الجغرافيا العمرانية والهندسية وعلم النفس البيئي وعلم المناخ والعلوم الإدارية، ولا يستطيع أي شخص بمفرده أن يحيط علماً بكل هذه المعرفة ويجلبها للتأثير على اتخاذ القرار والتصميم. ومهما كانت الطرق فإن التصميم العمراني ربما يطور أو لا يطور على أساس كونه انضباطاً، لكنه بالفعل سوف يظل عملاً ومهمة تعاونية.

إنها تعمل على الخبرات التي يكتسبها من مجالات التصميم الثلاثة التقليدية، لكنها تختلف عنهم في أنها تصبح مطورة بشكل واع ومشرف، ويقظة لطبيعة التغير السياسي لصنع القرارات على المستوى العمراني. إن المهنيين مع اهتماماتهم الملزمة في التصميم العمراني يطور ببطء على أساس معرفتهم التجريبية لأنه لا يوجد أي فرد آخر ليقوم بذلك وكذلك بمنظمتهم الخاصة ومجالاتهم الخاصة، وهذا الكتاب قد ركز على جهودهم المهنية، وأريد الآن على الأقل تلخيص مجال اهتمام أولئك الذين التزموا بالتصميم العمراني على أنه مركبة لتحسين حياة المدينة كما تتطور.



الشكل رقم (١٢,١). المنظر التقليدي. (أ) الوضع الراهن. (ب) في مجال التصميم العمراني وعلاقته بمجالات التصميم الأخرى.

### الاستنتاج

#### Conclusion

إن التصميم العمراني يشمل الكثير، إن الهدف الموضوعي من هذا الكتاب هو عرض وفهم مدى معدل مجال الأنشطة من خلال توفير التصنيف النوعي حتى يمكن تصنيف مشاريع التصميم. إنه قدم أيضاً عدداً من الحالات الدراسية الوصفية التي تضيء هذا التصنيف النوعي. إن الحالات الدراسية هي في الغالب الطريقة الأسهل في عرض الأعمال التي تدرج تحت عنوان "التصميم العمراني". ولقد تم تصنيفها هنا عن طريق العملية التي نفذت بها وعن طريق نوع مشروعها. إن التصنيف على أساس نوع المشروع هو التقليد في العمارة لكن التصنيف على أساس العملية يقترب أكثر من طبيعة التصميم العمراني بأي من الطرق الهدف أن نعرض مدى اهتمام المصممين العمرانيين.

إن طبيعة المدن هي المؤشر على الحالة الثقافية، فالثقافات هي عبارة عن حالة من التدفق الثابت، بعض الأحيان يكون بطيئاً كما هو الحال في النصف الثاني من القرن العشرين في العالم الغربي وبعض الأحيان سريعاً كما هو الحال في النصف الأول منه. إن العالم النامي اقتصادياً يمر بسرعة بالاضطرابات المادية والسياسية والاجتماعية الكبرى والتي عانى منها ببطء أكثر مما يسمى بالعالم الأول في وقت سابق. إن التغييرات التكنولوجية التي تزامنت مع زيادة الحالة الاقتصادية للمجتمع حتماً تثير الأسئلة عما يريده الشعب أن يكون وما هو نوع البيئات الاجتماعية

والمادية التي يريد أن يعيش فيها. إن أنشطة التصميم العمراني سوف تستمر وسوف تكافح بالتغيرات في المواقف السياسية التي تشكل المستقبل.

إن التصميم العمراني دائماً ما يتطلب "الإرادة" في الجزء الخاص بالتصميم الفردي للمهنيين أو الأفراد العامة أو المواطنين أو السياسيين. لكي نأخذ هذا المجال إلى الأمام هناك الكثير لتعلمه من نقاط النجاح أو القصور في العمليات والمنتجات لنصف القرن الماضي. ويوجد الآن العديد من الأمثلة الجيدة للسياسات التي أدت إلى تصميمات حضرية جيدة، فهناك العديد من المشاريع الجيدة التي توجد حول العالم. أملي الوحيد أن يستمر التصميم العمراني على أساس أنه نشاط مهني تعاوني - قائم على التعاون الاقتصادي بين القطاعين العام والخاص والتعاون بين السياسيين ومحترفي التصميم والمواطنين، وبين البحث والممارسة. إذا كانت حقيقة من أجل خدمة الأفراد جيداً على المدى البعيد فيجب أن تكون قائمة على هيكل متطور من المعرفة المتزايدة عن كيفية عمل المدن والعلاقة بين البيئة والسلوك الإنساني. إنها يجب أن تكون قائمة على الفهم المتزايد والكبير عن كيفية التفاعل بين المبنى والطبيعة التي نمتلكها الآن. أكثر الحالات الدراسية صرامة وقوة عن التي قدمت هنا سوف تنحدر من تعلم المصممين وسوف توضح ما يجعل التصميم العمراني شيئاً هاماً ونشاطاً مهنيّاً وحرفياً فريداً.

