

# قراءة الكفاءة الاجتماعية الاقتصادية «للبيئات» الحضرية «٣»



د. وليد أحمد السيد

هلامية، كما هو الحال في بقية أوروبا وأمريكا وكندا، وبما يشكل كما في حالات الدول الأخيرة، أهم عناصر قوتها وضعفها في ذات الوقت. فكما تعمل برلمانات الدول الأخيرة على وضع قوانين «مترامية، أحياناً، من أجل إما استقدام عمالة خارجية تقوم على خدمات تأنف العمالة المحلية في ممارستها، أو لأجل رفع نسبة الدماء الشابة في مجتمعات هرمية، أو بتنمية اقتصاداتها باستقدام «الرساميل» الخارجية والقطط الأخرية، حيث يستحيل «شراء» البلدية السويسرية صارمة في كل هذه النقاط والأسباب معا وبخاصة في النقطة الأخيرة، حيث يستحيل «شراء» التذكرة إلى المجتمع السويسري أو بيئاته مهما كانت «القطعة» الدخيلة متخمة أو سميكة حتى وإن غارت عينها في وجهها من فرط السمكة «المالية»- وهنا تحديداً تكمن قوة تركيبة المجتمع السويسري في مواجهة «مد الثقافات الخارجية، والذي بات يهدد مجتمعات أوروبا وتجانسها وتركيبها الاجتماعية المتناغمة وبخاصة في مجال الأوقات الاجتماعية ومشاكل البيئات البشرية التي تتعدد فيها الإنشآت وتمتد فيها الأصول للثقافات متباينة تنعكس وبالضرورة على مستويات لا حصر لها من تقدم علمي وضغوط على البنية التحتية الحسية والمعنوية من بيئة ومجاورات سكنية أو موارد ومصادر طبيعية ووظائف وفرص عمل للمجتمع المحلي، ناهيك عن تدخل العادات والتقاليد والقيم والأخلاق والأعراف بين المجتمع المحلي والثقافات «الدخيلة». ولذلك فإن الأعراب القادمين من ثقافات أخرى، ممن سمحت لهم قوانين المجالس البلدية بالقدوم «لخدمة» البيئات السويسرية، وضمن قوانين «وظيفية» وتوظيفية، عديدة تعتمد حاجة «الكائنون» أو الإقليم الواحد، ودون إكدينية الدمج أو المزج بين الكائنات أو الأقاليم المختلفة مطلقاً، هؤلاء الوافدين يتم «إحلالهم» بعناية وبصرامة في ما يشبه «الجيوتات» الاجتماعية والتي لا ينجو منها وأدق منها بلغت رتبته العلمية أو القدرة المالية - وهنا ممكن النظام الاجتماعي الصارم في المجتمع والثقافة السويسرية.

وانطلاقاً من هذه النظرة الصارمة، يتم بدقة مماثلة توزيع العناصر المكونة للبيئة البنائية في المدينة السويسرية، وفي جنيف مثلاً، وبهذا تتحدد «الجيوتات» تحديداً ثقافياً، واجتماعياً، واقتصادياً، مع فارق بين البيئات السويسرية وما حولها من مدن أوروبية، هي العدالة النسبية في توزيع البنية التحتية بحيث تكاد تتلاشى الفروقات الفيزيائية بدرجة أو بأخرى، بين الأحياء الفقيرة للوافدين وبين بقية الكائنات (مع استثناء لنسبة مئوية بسيطة كما هو حال الطبقات البورجوازية المترفة في كل المجتمعات الإنسانية البشرية عبر التاريخ). وبهذا المنظور يمكن قراءة المستوى الأفقي أو لا توزيع المرافق المهمة في المدينة، فمثلاً ترتبط محطات السكة الحديدية بمفاصل ذات متعلقات اجتماعية واقتصادية معا - بما يضيف عليها «كفاءة» ترفع بالضرورة مما يمكننا تعريفه هنا بـ «كفاءة البيئة الحضرية» الكلي. كما يرتبط وقوع المطار، تحديداً بمحددات بيئية واعتبارات جيو-سياسية ثقافية لا تخرج من دلالة ذات صبغة وإيحاءات اجتماعية. أما العلاقة من «المحيط» أو الجوار المائي، فحدها أو لا أطر ومستلزمات نشأة تاريخية، ثم علاقات اقتصادية، فترفيهية، وبيئية.

ولقراءة أخرى أكثر شمولية، يحضر هنا المقطع الراسي في قراءة المدينة، حيث تحدد مثل هذه المقاطع العرضية الراسية داخل المدينة، مدينة جنيف، معالم المدينة المهمة، وتتناسب تناسباً طردياً من ناحية المسافات. وأول هذه المقاطع الراسية يبدو جلياً بمحاذاة البحيرة في الجانب الشرقي، حيث تصفو السماء رغم تكدر صفحة الماء أمام الرياح الهوجاء في بعض أيام الشتاء، لكن المشهد المقابل للجبال في الضفة المقابلة من الجهة الجنوبية يعمل على معادلة المشهد الحضري، أو شبه الحضري، ويعيد التوازن للمشهد برمته. وهذه الثنائية بين الضفتين المتقابلتين ترتبط من خلال وسيلة مواصلات مهمة هي المراكب الصغيرة التي هي جزء من المواصلات العامة للمدينة تصل طرفها الجنوبي والشمالي عبر البحيرة من الجهة الشرقية. ولقراءتنا هذه وللحديث بقية.

المستويات المختلفة التي يعظما ويقف أمامها هذه الحيز الفراغي، نظراً لسهولة التعامل مع المستويات «مفككة». ولهذا السبب نطلق على مثل هذه الدراسات: «قراءات للفضاءات الحضرية» لأنها تمثل قدراتنا على تحليل ودراسة الفضاء الحضري ذاته كمحور بالنسبة لما حوله، قراءة أهم ما يميزها أنها قراءة «أفقية» محدودة بمحددات ومفككة إلى عدة مستويات.

بيد أن هناك ثمة مستوى آخر أكثر تطوراً لقراءة المدن، أو المدينة، يتجاوز العلاقات الأفقية، إلى مستويات «راسية» تتقاطع تارة مع المستوى «الأفقي الحسي»، كما تتشابك مع مستويات أكثر تعقيداً معظمها يزوغ عن الإدراك الحسي المرصود والملموس أو المدرك بالحواس الخمسة، وتتوغل بين اجتماعية واقتصادية وسياسية وبيئية وتجارية وسلوكية ونفسية، وهذه جميعاً يمكن التعامل معها على أنها «تحصيل حاصل»، لوجود الحيز الفضائي الحضري، وتندرج معه «ثقائياً»، وليست إفرازا عابراً أو طارفاً في مدينة وغائبة في أخرى. ولذلك فمن المهم ويستمد أهميته بدرجة عاجلة، أن أية قراءة للمدينة وفضائها الحضري لا ينبغي أن تفصل بين الحيز الفراغي وبين ما حوله من بنيات تكوينية «موجبة»، فإذا كان يمكن اعتبار الحيز الفراغي الحضري على أنه «كلمة سالبة»، فإن ما يحيط به من مكونات ذات كثافة أكبر، وتحدد من خطوط البصر والتشكل، هي عبارة عن «كلمة موجبة»، وكلاهما ينبغي النظر له على أنه عناصر تكوينية للبيئة المورفولوجية للمدن، يعزل تراكيبها علاقة كعلاقة مفصلة جوهريّة، ذات ثنائية طبيعية، كثنائيات الليل والنهار، أو بتعبير أقرب وأدق، كثنائية الذكر والأنثى الطبيعية التكاملية.

قراءة المدينة من خلال مقاطع طولية وعرضية وانطلاقاً مما تقدم، فإن دراسة المدينة من خلال خلق مقاطع راسية طولية وعرضية بها، تجسد قراءة متوازنة «للبيئات» المختلفة والمتنوعة، الحسية وغير المدركة، التي تتشكل منها، وتمثل مستوى أكثر تطوراً وشمولية وتعقيداً يتجاوز القدرة الأولية على القراءة الأخرى: قراءة «الحيز الفضائي» ذاته بالمظهر «الأفقي»، وما قد يستتبعه، كما تقدم ذكره آنفاً.

وبهذه المقدمة النظرية، وبالتجربة والمشاهدة من خلال وصفنا لمدينة جنيف، يمكن القول أن هذه القراءة «المقطعية» للبيئات التي تكون البيئة الفيزيائية للمدينة هي من الإثارة بدرجة أنها متميزة بكل المقاييس، ولا بد هنا من تحديد مقاطع القراءة للمدينة، مع تحديد أبرز النقاط المفصلية بها.

فمن الملاحظ أن مطار المدينة يقع في الشمال الشرقي، ومعلوم في الثقافة السويسرية، وفي مدنها، وجنيف إحداهما، وجود مجاميع من «كائنات»، تتحدد بموجبهما علاقات اجتماعية، بل وتتشكل «محددات» اجتماعية، تستتبعها لتقائبات علاقات اقتصادية، مؤطرة بإطار سياسي ناظم هو المحدد للتوزيعات الاجتماعية، والتي لا تقوم بحال على مؤثرات أو إغراءات اقتصادية أو مالية، بقدر ما هي محفزة أو مدفوعة بإطار اقتصادي عام «وناظم» يقرره تشريع المجالس المحلية في «استقدام» العمالة الوافدة «حسب الحاجة»، وبما يتوافق مع مجتمعات القرن العشرين وما بعده والتي تميزها التعددية الإثنية، ولكن بإطار أضيق من مثيلاتها في أوروبا خصوصاً والغرب عموماً. وهذه الانتقائية التي تعتمد الحاجة «الوظيفية» لا تسمح مطلقاً بانسيابية «فيروسية»



من الالات والمعلوم تاريخياً، أن مدينة جنيف قد نشأت وتطورت من الناحية المورفولوجية التكوينية لفضائها الحضري وميانيها حول بحيرة (Lac Lemman) والتي تمتد شرقاً عبر أخود ماني (Le Rhone) يتفرع في وسطها تقريباً بما يشبه الدلتا ليمد نفسه رأسه الأخر باتجاه الجنوب الشرقي. وهذا الامتداد المائي الذي يقطع المدينة شرقاً وغرباً مع تفرع عند غرب المدينة بما يشكل المثلث، وبما يقسمها لما يشبه الثلاثة مثلثات، وإن كانت غير متساوية المساحة أو منتظمة الأشكال تماماً، ينعكس على تكوين المدينة الحضري بشكل كبير، كما أن له حضور مهم في كفاءة المدينة الاجتماعية الاقتصادية، عبر، وحول النهر المائي الممتد شرقاً وغرباً بما يقسمها حسياً وفيزيائياً، فضلاً عن تقسيم وثائقي ثقافي اجتماعي، وأيضاً تاريخي. وإذا أخذنا بالاعتبار عامل الطبوغرافيا في قسمها الجنوبي فإن هذا يلقي بظلالاً مهمة أخرى على قراءة المدينة من ناحية عمرانية وحضرية ومورفولوجية - كما سنغفل في هذه المساحة.

قراءة مقطعية للمدينة - عمرانياً ووظيفياً

من الطبيعي أن تتنوع أحياء المدينة، أية مدينة، تنوعاً «مناطقياً» (نسبة إلى مناطق) يتخذ سمات متعددة: حرفية، واجتماعية طبقية، واقتصادية تجارية مترجحة ومتفاوتة بين الصناعات والحرف وعلاقتها بالأحياء السكنية وذات طابع بيئي للصناعات الحرفية، وربما يندرج ضمنها الملاحة الجوية وتوزيع المطارات توزيعاً استراتيجياً يتناسب مع معايير السلامة والصحة العامة ومبادئ التخطيط الحضري والإقليمي لهذا النوع من المنشآت «الطائرة» نسبياً على تاريخ التخطيط العمراني الإنساني. ومع وقوع المدينة على نهر أو مينا فإن ذلك يستدعي وبالضرورة علاقات من نوع متميز على امتداد الحافة المائية، أو تخطيط علاقة بين الماء واليابسة تتحدد في نقطة أو نقاط (كالميناء وعلاقة اللسان الممتد داخل الماء لخدمة إرساء السفن والقوارب بحسب نسبة «الغاسل» للكتلة والوزن في حال الفوارب التجارية) أو كخطوط تماس وحواف تتخلط على أشكال متعددة منها الكورنيش الذي يتخذ طابعاً تجارياً أو ترفيهياً أو خدمياً. ولذلك فإن المدن التي تقع على حواف مائية، أو يخترقها الماء (سواء على شكل أنهار جارية أو بحيرات ساكنة، أو ما بينهما من حركة ماء وما يستتبعها من جوار على ظهر الماء) لهذه المدن ميزات خاصة أعظم بكثير من جوار التي تخلق من ذلك، فضلاً عن تنوع الكفاءة الوظيفية والخدمية الاجتماعية والاقتصادية - وما ذلك من أثر على طابع سكانها (تتنوع خيارات القاطنين نظراً لما يعنيه حركة الملاحة النهرية والبحرية من احتكاك تجاري مع الخارج ومع الوافدين من مختلف الثقافات والإنشآت وما يستتبعه ذلك من فتح آفاقهم وتوسع آفاقهم وخبرتهم الحياتية في التعامل والتفتح على طابع وعادات وممارسات الشعوب الأخرى)، أو أثر على تنوع الحرف المرتبطة بالملاحة والصيد والبحر وحتى السياحة الثقافية وتوسع آفاقها وحدودها من مستويات ترفيهية أو تاريخية أو اقتصادية، أو صناعية وسواها.

ومقابل هذا التكوين العام الذي تنسم به العديد من المدن بإطارها التكويني الكلي، تتنوع المناطق بحسب تربيها وجوارها، وبخاصة مع تنوع طبوغرافيا المدن واختلاف تضاريسها ومكوناتها الطبيعية ما بين أشجار وسهول ووديان وقيعان ومرتفعات، إضافة إلى التكوينات العنصرية التي تتكون منها سطوح المدينة وما تخفيه في أعماقها ويؤثر بالتالي على صناعاتها وتجارتها وبالأخص زراعتها.

قراءة للفضاءات الحضرية. .... أم للبيئات الحضرية؟

تجتهد بعض الدراسات الحضرية، رغم ما تحمله عمومية هذه الملاحظة بما يغالب البحث العلمي الرصين وقواعد التوثيق، برأينا في هذه المساحة على الأقل، حين تحليل البنية التكوينية للمدن، في التعامل مع «المشاهد» المرصود من الملموس من «الطبيعة الملموسة» للحيز الفراغي، والذي يتحدد بقوانين فيزيائية لا تتجاوز قواعد التجاور الحسي وتتحدد باطر أهمها «الإنشائية»، والاختراقية، من فضاء آخر. وفي أحسن الأحوال، تلتفت بعض الدراسات لعلاقة تكاملية بين الحيز الفراغي الحضري وبين «حواف» الأسطح الراسية الفيزيائية في محاولة لدراسة العلاقات (التجارية، الاقتصادية، السكنية) بين الحيز الفراغي الحضري وبين المحيط «الجوار بالدرجة الأولى». وهذا التحليل يستمد منطلقه من قدرتنا على قراءة الفضاء الحضري ضمن محدودية إدراكنا، وبفضل متعدد بين