

نگرش سیستمی جغرافیا و برنامه ریزی شهری در مطالعه توسعه فیزیکی شهر

علی اکبر عرب صالحی

کارشناسی جغرافیای انسانی، دانشگاه دولتی اصفهان

چکیده

این پژوهش با هدف بررسی نگرش سیستمی جغرافیا و برنامه ریزی شهری در مطالعه توسعه فیزیکی شهر انجام شد. روش تحقیق کتابخانه ای با استفاده از کتب، مقالات، پایان نامه ها و ... انجام گرفت. نتایج نشان داد نگرش سیستمی به جغرافیا و برنامه ریزی شهری، به عنوان یک رویکرد جامع و یکپارچه، می تواند نقش بسزایی در درک و تحلیل فرآیندهای توسعه فیزیکی شهرها ایفا کند. با توجه به پیچیدگی و تنوع عناصر موجود در شهرها، این نگرش باین امکان را فراهم می کند که به جای تمرکز بر جزئیات، به بررسی روابط متقابل میان اجزا و تأثیرات آنها بر یکدیگر پرداخته شود. در این راستا، برنامه ریزی شهری باید به گونه ای طراحی شود که تمامی ابعاد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی را در نظر بگیرد و به ایجاد تعادل میان آنها کمک کند. با استفاده از ابزارها و مدل های تحلیلی مبتنی بر نگرش سیستمی، می توان به شناسایی چالش ها و فرصت های موجود در فرآیند توسعه فیزیکی شهرها پرداخت و راهکارهای مؤثری برای بهبود کیفیت زندگی شهری ارائه داد. در واقع توجه به نگرش سیستمی در برنامه ریزی شهری نه تنها به بهبود فرآیندهای توسعه فیزیکی کمک می کند، بلکه به ایجاد شهرهایی پایدار و متوازن منجر می شود که قادر به پاسخگویی به نیازهای شهروندان و حفظ محیط زیست هستند. با درک عمیق تر از تعاملات میان عناصر مختلف شهری، می توان به طراحی و اجرای برنامه های مؤثری دست یافت که به توسعه پایدار و بهبود کیفیت زندگی در شهرها کمک کند.

واژگان کلیدی: نگرش سیستمی، جغرافیا، برنامه ریزی شهری، توسعه، توسعه فیزیکی شهر

مقدمه

در دنیای امروز، شهرها به عنوان مراکز اصلی فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، نقش بسیار مهمی در توسعه و پیشرفت جوامع ایفا می‌کنند. با افزایش جمعیت و گسترش سریع شهرنشینی، نیاز به برنامه‌ریزی و مدیریت بهینه فضاهای شهری بیش از پیش احساس می‌شود. در این راستا، نگرش سیستمی به جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری به عنوان رویکردی جامع و یکپارچه، می‌تواند به درک بهتر و تحلیل دقیق‌تری از فرآیندهای توسعه فیزیکی شهرها کمک کند. نگرش سیستمی به جغرافیا، به بررسی تعاملات پیچیده میان عناصر مختلف یک سیستم می‌پردازد و تأکید بر روابط متقابل میان انسان، محیط و ساختارهای اجتماعی دارد. این رویکرد به ما این امکان را می‌دهد که نه تنها به تحلیل اجزای مختلف شهر بپردازیم، بلکه به بررسی نحوه تعامل این اجزا با یکدیگر و تأثیرات آن‌ها بر توسعه فیزیکی شهر نیز توجه کنیم. به عبارت دیگر، نگرش سیستمی به ما کمک می‌کند تا شهر را به عنوان یک کل در نظر بگیریم و به جای تمرکز بر جزئیات، به بررسی الگوهای کلی و روندهای توسعه‌ای بپردازیم. در برنامه‌ریزی شهری، این نگرش به ما این امکان را می‌دهد که با درک عمیق‌تری از نیازها و چالش‌های موجود، راهکارهای مؤثری برای توسعه پایدار و متوازن شهرها ارائه دهیم. با توجه به اینکه شهرها به عنوان سیستم‌های پیچیده‌ای از عناصر انسانی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی عمل می‌کنند، برنامه‌ریزی شهری باید به گونه‌ای انجام شود که تمامی این عناصر را در نظر بگیرد و به ایجاد تعادل میان آن‌ها کمک کند. لذا در این مقاله به بررسی نگرش سیستمی جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری در مطالعه توسعه فیزیکی شهر پرداخته می‌شود.

نگرش سیستمی

در نگرش سیستمی، شهر بصورت نظامی یکپارچه از سطوح فضایی مختلف، که نشان‌دهنده نوعی پیوستگی متقابل میان خرده سیستم‌های یک سیستم شهری است، مطالعه می‌شود. به بیان دیگر، یک سیستم شهری در چارچوب رویکرد سیستمی، نه تنها از مجموعه سکونتگاه‌های شهری تشکیل شده است، بلکه جریان‌ها و روابط فضایی میان شهرها را نیز دربرمی‌گیرد؛ بطوری‌که به دلیل ساختار و کارکردش در مقیاس‌های گوناگون توسعه به ایفای نقش می‌پردازد (بدیعی ازندهی و همکاران، ۱۳۹۹). در واقع نگرش سیستمی تصویری از جهان ارائه می‌دهد که در آن ارتباط‌ها و ترکیب‌ها، و نه اشیاء پدیدارهای منفرد و بی ارتباط، هویت و اصالت می‌یابند. سیستم‌ها در این نگرش، کل‌هایی هستند که قابل تجزیه به واحدهای مجزا نمی‌باشند. پایه و اساس در نگرش سیستمی «حفظ تعادل موجود و یا دستیابی به تعادلی از نوع جدید» بین عناصر تشکیل دهنده سیستم (ورودی‌ها و خروجی‌ها) است. مفهوم اصلی یا کلمه مادر در نگرش سیستمی «تعادل» می‌باشد.

نگرش سیستمی بر توسعه ی پایدار طراحی شهری

دانش برنامه ریزی و طراحی شهری به شکل دانش ناخودآگاه از ابتدای تمدن انسان وجود داشته و قدم به قدم همراه با شهرنشینی پیشرفت کرده است. امروزه، با آنکه این دانش جنبه ی آکادمیک، علمی و خودآگاه پیدا کرده و شهرسازان معاصر مدعی طرح‌هایی علمی و خلاقانه هستند، همچنان شاهد کیفیت‌های ناخوشایند شهرهای امروزی نسبت به شهرهای ارگانیک و خودروی کهن هستیم. در این مقاله، سعی می‌شود با تعریفی کوتاه از سیستم و انواع آن، شهر به عنوان پدیده یا سیستمی زنده و ارگانیک معرفی گردد و پایداری آن در گرو آزادسازی نیروهای بالقوه ی درون آن تلقی شود؛ نیروهایی که از تک تک ساکنان و تعاملات و نحوه ی اندیشه و عمل آنها، در دوره های مختلف عمر شهر آزاد شده و نتیجه ی آن، تکامل تدریجی پیکرهی شهر در طول زمان بوده است. همانطور که یک گل زنده، نمی‌تواند از کنار هم نهادن تک تک سلول‌های زنده درست

شود و باید از طریق کاشت دانه ای که تمام خصوصیات و راز و رمزهای ژنتیکی گل را به صورت بالفعل در خود دارد، ایجاد گردد، سیستم های زندهای چون شهر نیز نمی تواند صرفاً از طریق ترکیب هنرمندانه ی عناصر کالبدی آن، پایدار و جاودانه شود. نظریه های طراحی شهری دلیل می آورد که شهر پایدار را نمی توان یکجا طراحی کرد و ساخت. باید با آزاد گذاشتن و هدایت های آگاهانه ی سلول های سازندهی شهر (مردم و معماری) به آن شهر اجازه داد که خود را ایجاد نماید و به مرور رشد کند. القاء ریزالگوهای شهری در ذهن یکایک شهروندان که بازتابی از کل شهر را به صورت بالقوه همراه دارد، به رشد پایدار شهر کمک خواهد نمود. (صدرام، ۱۴۰۰)

نگرش سیستمی جغرافیا و برنامه ریزی شهری در مطالعه توسعه فیزیکی شهر

نگرش سیستمی در برنامه ریزی، به ویژه در عرصه شهری، به اواخر دهه هشتاد باز می گردد، که برخی از پیشگامان آن با بهره گیری از دیدگاه مدون، در زمینه نظریه عمومی سیستم ها، پایه های اصلی آن را بنا نهادند. این نگرش که برای اولین بار در اواسط دهه هفتاد به صورت مدون ارائه گردید، به سرعت به قلمرو دانش های مختلف، به ویژه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، وارد شد و مسیر تکاملی خود را آغاز نمود. بیش از همه مک لوین، چدویک، لیچفیلد و ویلسون، در بهره گیری از این نگرش برای برنامه ریزی شهری گام نهادند. در نظریه سیستم ها شهر به عنوان «پیچیده ترین سیستم» یاد شده است. علت این پیچیدگی، تنوع ارتباطات اعم از (ارتباط فیزیکی، روان شناختی و اقتصادی و اجتماعی و...) سلسله مراتب گسترده اهداف و اجزاء آن است. سیستم شهر، برآیند دو سیستم یا محیط، متشکل از سیستم های جغرافیایی، اقلیمی، جمعیتی، اقتصادی و فرهنگی است که خود دارای زیر سیستم ها اقتصادی، اجتماعی و کالبدی و روابط متقابل خاص بین آنهاست.

تظاهر جسمانی یا فیزیکی سیستم های مختلف شهر را می توان در سیستم کالبدی آنها ملاحظه کرد. به این ترتیب، سیستم کالبدی شهر به عنوان عنصری از سیستم شهری، دارای زیر سیستم هایی چون فضا (کاربری های مختلف زمین) و ارتباطات (انواع شبکه مختلف ارتباطی) است که برای تحقق هدف یا اهداف خاصی در حرکت اند. هدف، عمده ترین رکن یک سیستم و فلسفه وجودی آن است. هدف در سیستم کالبدی شهر، عاملی سازواری و سازمان دهی آن بوده و شکل گیری نظام ساخت و سازمان سیستم و تعدد عناصر روابط آنها، همه در جهت همین هدف صورت می گیرد. (حیدری و همکاران، ۱۳۹۲)

جغرافیا و برنامه ریزی شهری وقتی می تواند پایه ی مطالعات شهری قرار گیرد که سیستم کالبدی شهر در مجموعه ای از فضاها، کاربری های مختلف و شبکه ارتباطی بین آنها باشد. که تحت تأثیر سیستم ها جغرافیایی، اقلیمی، اکولوژیکی، اقتصادی و...، به عنوان محیط سیستم در مسیر فراهم آوردن شرایط زندگی مطلوب برای ساکنان آن (هدف) قرار دارد. از طرفی این سیستم ها همواره تحت تأثیر سیستم های محیط از یک طرف و سیستم های تشکیل دهنده (انواع کاربری های زمین، تراکم کاربری های مختلف، مکان یابی و ترکیب مکانی و همجواری کاربری ها، کارایی یا فرسودگی فضاها و کاهش عملکرد فضاها)، از طرف دیگر دچار دگرگونی شده و در مسیر تحقق هدف (زندگی مطلوب و عادلانه) دچار اختلال می شود. این وضعیت موجب شده تا سیستم شهری از تعادل خود که برای تحقق سطح کیفی و کمی خاصی از زندگی در نظر گرفته شده، خارج شود و از این رهگذر بازده عناصر یا کاربری های فضاها شهری، به جای گرایش به سوی تعادل، عملاً دور گشته و در مسیر کاهش کیفیت سطح زندگی (هدف) پیش می رود. این موضوع، امروزه در شهرها به صورت گرانی سفرهای درون شهری، تأخیر طولانی، تخریب محیط زیست، پیدایش مناطق مسکونی غیر قانونی، ایجاد مراکز تولیدی ناسالم در کنار مناطق مسکونی، به طراحی مراکز اداری فشرده و غیر استاندارد نزدیک به مرکز شهر، پارک های شلوغ، آلوده نامتناسب، از بین رفتن باغ ها و تبدیل مناطق مسکونی به فضاهای تجاری، بلا استفاده ماندن و تغییر عملکرد برخی کاربری ها و یا ایجاد فضای جدید مانند:

شهرک ها، پاساژها، یا تغییر مانی شهرها، مانند انتقال عملکرد هسته ی اصلی به هسته های جدید، تعطیلی یا تغییر عملکرد بخش هایی از فضاهای شهر، به روشنی دیده می شود، بنابراین علم برنامه ریزی شهری با نگرش سیستمی خود می تواند در ارتقای سطح کمی و کیفی سیستم موثر باشد.

سامبا موکوکو در تعریف شهر پایدار می گوید (توسعه بایستی به گونه ای باشد که کاربری زمین در تمامی سطوح شهری مناسب باشد تمامی ساکنان شهر از تامین نیازهای اساسی شان همچون تأمین مسکن، ارتباطات، اوقات فراغت و غذا رضایت داشته باشند و شهر از نظر طبیعی دارای مکانهای با هوای پاک، آب بهداشتی و تمیزناک بودن تخریب و بدون آلودگی باشد. واز نظر اقتصادی بتواند فناوری روز را با تحولات صنعتی در حمایت از شغل افراد سازگار سازد. برای افراد مسکن مناسب فراهم کند و درآمد سرانه مشخص را همراه بامیزان معینی از مالیات به وجود آورد. در مجموع شهر پایدار می بایست برای ساکنان خود درآمد مشخص پناهگاه مناسب، دسترسی راحت به سوخت، حق رأی مساوی و نظایر این ها فراهم سازد و تمامی آنها را در همه زمان ها محافظت کند) درخصوص معنا و مفهوم پایدار توسعه پایدار شهری افراد متفاوتی با توجه به حوزه ی فکری و حیطه ی مطالعاتی شان مطالب مختلفی را بیان داشته اند از جمله «پیتروال» آن را (شکلی از توسعه امروز که می توان توسعه مداوم شهرها و جوامع شهری نسل های آینده را تعیین کند) می داند (ماهنامه شهرداری ها ۶۵).

زمین بستر برنامه ریزی و رشد شهری است. مهم ترین عنوان در ساخت مسکن محسوب می شود. بنابراین مادامی که این کالای با ارزش و زیر بنای، بدون برنامه رها گردد و دولت ها را با اعمال سیاست های کنترل نکنند و شرکت های ساختمانی و بخش خصوصی با تسلط بر آن احتکار آن موجب افزایش قیمت مسکن در شهرها را فراهم می سازند واز طریق جداگزین اجتماعی را در شهرهای ناسالم موجب می شوند اگر شهرها به شکلی بی برنامه ناسنجیده و بی قواره رشد یابند بافت سالم شهری از محل گسیخته می شود. از زمین های شهر استفاده مطلوب به عمل نمی آید قیمت زمین بالا می رود. بخشی از شهر به عقب ماندگی دچار می گردد و عرضه تجهیزات خدمات شهری با مشکلات همراه می شود. در نتیجه انواع آلودگی های شهری به وجود می آید به منظور جلوگیری از این عوارض ناسالم شهری که شهر در جهت ناپایداری در امر توسعه سوق می دهد و در نهایت برای تعیین نظامی منطقی در توسعه پایدار به راهبردی نیاز است مهمترین موارد عبارتند از:

۱. جلوگیری از حاشیه نشین

۲. جلوگیری از رشد فیزیکی به داخل زمینهای مرغوب کشاورزی و باغهای به داخل و اطراف شهرها

۳. کمک به اقتصاد سالم (ماهنامه شهرداری های، ش ۶۵، ص: ۱۷)

الگوی توسعه فیزیکی شهر

توسعه فیزیکی شهر شامل توسعه و نظام منطقه بندی و کاربرد زمین، خانه سازی تأمین حمل و نقل و تسهیلات عمومی یک شهر می باشد که نیازمند برنامه ریزی دقیق می باشد. بنابراین توسعه فیزیکی باید به موازات توسعه اجتماعی و اقتصادی انجام گیرد تا در همه ی زوایای جامعه شهری به نتایج مطلوب بینجامد (حسین زاده دلیر). با نگرش که کلیات آن تشریح شد دیگر نمی توان توسعه تمام و کمال در محدوده مشخصی را تعریف کرد. آن باید یک نقشه ساختار برای شهر و محدوده اطراف آن تهیه نمود که در چارچوب آن استقرار بخش های مختلف ممکن باشد. انتخاب الگوی توسعه شهر با الگوی شبکه معابر و الگو- استقرار مراکز شهری که در رابط با الگوی شبکه معابر مطرح می شود قرار دارد که رد قسمت زیر سه نمونه الگوی توسعه شهر معرفی می شود:

- شهرستاره ای (شعاعی)

در این شهرها منطقه بندی مرکزی شهر به شکل ستاره ای در می آید که بیشتر، کناره های آن به صورت خطی باقی می ماند و توسعه شهر در شعاع های آن انجام می شود. در شکل ستاره ای بخش مرکزی شهر بر دیگر نقاط شهری مسلط است هسته های فرعی شهر در طول شعاع های آن تشکیل می شود و در بخش مرکزی شهر انواع فعالیت ها و کارکردهای اقتصادی و اجتماعی صورت می گیرد. حجم و حمل و نقل شهری در طول شعاع های اصلی شهر بسیار زیاد است در حالی که جاده های کمربندی شهر بسیار کم است فاصله ی زمانی میان بازوهای شعاعی زیادی است باعث افزایش هزینه های حمل و نقل می شود. در شهرهای ستاره ای فضاهای آزاد بیشتر در دسترس مردم شهر قرار می گیرد تراکم شدید ترافیک در منطقه مرکز و شعاع های شهر از مسائل مهم طرح های ستاره ای است.

- شهر گسترده (شطرنجی)

پراکندگی جمعیت شهری یا گسترش شیوه زندگی شهری در حوزه های روستایی، بدون دگرگونی کالبدی فیزیکی روستاها، زندگی توده های انسانی در حوزه های روستایی همچنین آمد و شد روزانه از حوزه های روستایی به شهر برای کار می تواند نشان دهنده ی مفهوم شهر گسترده باشد در این شکل یابی مادر شهرها از عوامل مانند: تراکم محدود، پراکندگی فعالیت های مختلف شهری، پراکندگی کارخانه ها، دانشگاه ها، بیمارستانها، اداره های دولتی و شرکت ها در سراسر شهر و حومه ها و روستاها از تلفن، تلویزیون، پست و وسایل ارتباطی، تأثیر می پذیرند در شکل گسترده برای رسیدن به مناطق مختلف شهری، فاصله ها افزایش می یابد و هزینه های آلوده شدن بالا می رود و در همان حال سرعت حرکت نیز افزایش پیدا می کند.

- شهر مدل کهکشانی

در شکل کهکشانی، توسعه شهری به صورت واحدهای کوچک شهر صورت می گیرد و در داخل هر کدام از این واحدها، یک بخش کوچک متراکم به وجود می آید. این واحدها از طریق مناطقی با حداقل تراکم از واحد مجاور خود جدا می شود همه فعالیت های مهم شهری در بخش متراکم واحدهای کوچک انجام گیرد.

واحدهای کوچک در شهرهای کهکشانی، ممکن است به تخصص های ویژه ای مثل تخصص های فرهنگی و مراکز مالی و غیره پایبند باشند. همچنین ممکن است فعالیت ها یا تخصص ها به صورت هماهنگ در سراسر این واحدها پخش شود در شهرهای کهکشانی، حمل و نقل بیشتر با اتومبیل شخصی صورت می گیرد. با وجود این وسایل نقلیه عمومی مثل اتوبوس نیز مورد نیاز است تا مراکز واحدهای کوچک در داخل شهر ها به هم پیوند یابند و از گسیختگی در فعالیت های شهر جلوگیری شود. درد صورت توسعه ما در شهرها به شکل کهکشانی، بخش اشتغال، محل خرید، عرضه خدمات شهری، و نظایر آن ها بیشتر در داخل واحدهای مستقل داخل شهرها، پخش می شود. (عظیمی، ۱۳۹۵)

استراتژی توسعه از بالا و سیاست شهری

استراتژی توسعه ی از بالا در نظریه ی اقتصاد نئو کلاسیک ریشه دارد. و بر مفهوم قطب رشد، طرح های بزرگ سرمایه بر، تکنولوژی پیشرفته، رقابت های اقتصادی استفاده از بالا ترین تکنولوژی، محرک های خارجی و در نهایت بر شهر و صنعت تاکید می کند. تا حد بالایی بر تعداد و ابعاد واحدهای تولیدی و سازمان های بخش خصوصی و دولتی می افزاید و در مرحله ی عمل تلاش می کند تا بر همه ی موانع اجتماعی- اقتصادی، فرهنگی سیاسی و اداری که بین واحدهای بخش خصوصی و

با فراهم شدن شرایط توسعه از بالا، قدرت های اجتماعی اقتصادی در یک شهر معین، بیشتر در بزرگترین شهر یا پایتخت، جمع می شوند و بیشترین امکانات کشور در یک شهر قرار می گیرد در کشورهای جهان سوم، تمرکز فعالیت های اجتماعی و اقتصادی در یک ناحیه جغرافیایی، باعث توقف امر توسعه در دیگر نواحی کشور می شود. بدین سان که هنگام توسعه اجتماعی - اقتصادی یک شهر که در داخل آن نیز شکاف نابرابری ها بسیار زیاد است به دیگر شهرها و روستاهای کشور ها توجهی نمی شود. و توسعه اجتماعی - اقتصادی در آنها متوقف می گردد. چنین می نماید که این استراتژی در پایان کار تناقضات بیشتر به نمایش می گذرد. برای مثال منطقه ی آلونک نشین در برابر هتل هیلتون قرار می گیرد. این مسائل در بیشتر شهرهای بزرگ جهان سوم دیده می شود. در استراتژی توسعه از بالا سیاست زمین از موانع اصلی هر گونه برنامه ریزی شهری یا توسعه منطقه‌ی شهرهاست. (شکوئی، ۱۳۹۵)

که اغلب در محله ها و مناطق ثروتمند نشین شهرها اجرا می شود. این قبیل شرکت ها و افرادی به طرح های لوکس و گران قیمت توجه بیشتری دارند، زیرا از این طریق می توانند سود به دست آمده از اجرای طرح های شهری را به چند برابر برسانند تاکنون در بیشتر شهرهای جهان سوم، طرحی برای محله های ناسالم و کم در آمد شهری و بهبود شرایط محیط زیست مردم تهیه و اجرا نشده است. به همین دلیل در شهرهای بزرگ آن نه اکثریت مردم از زندگی در شهر خود احساس رضایت می کنند و نه مردم دیگر از ساختن خانه های غیر قانونی و آلودنک نشین نجات می یابند در اصل، زبان بزرگ طرح های شهرت

آفرین این است که در آن به نیازهای واقعی گروه‌های کم در آمد شهری توجهی نمی شود. و بندرت مسائل این گروه‌های در متن طرح‌ها گنجانده می‌شود. (شکوئی، ۱۳۸۳)

مشاوران، شرکت‌های ساختمانی خارجی، حتی تحصیلکرده‌های محلی که در دانشگاه‌های اروپایی و آمریکایی در زمینه ی شهر سازی، برنامه ریزی شهری ناحیه ای آموزشی دیده اند بدون آگاهی عمیق به نیازها فرهنگ سنتی و شیوه ی زندگی مردم، نمی توانند برای مردم محلی محیط زیست شایسته ای فراهم سازند، به همین دلیل برنامه ریزی های شهری جهان سوم، هر چند با هزینه های سنگین همراه بوده و نتوانسته است طی سالیان طولانی، فقر و محرومیت شهری را از میان بردارد. و چه بسا مسائل تازه ای بر مردم کم در آمد شهری تحمیل کرده است.

در استراتژی توسعه از پایین، هدف های اجتماعی وسیع و انگیزه های داخلی در نظر گرفته می شود. رفع نیازهای اساسی اکثریت مردم شهری، برخورد مستقیم با فرصت های اشتغال به همراه بهبود بخشی به منطقه مسکونی گروه های کم در آمد، تجدید نظر در قوانین شهری، به نفع اکثریت مردم شهری و تأمین منابع مالی در عرصه خدمات به گروه‌های کم در آمد در اولویت قرار می گیرد و همچنین طرح‌های کارگر بر، تکنولوژی مناسب، تقویت سازمان‌ها محلی، بهره گیری از نیروی کار مردم و سازمان‌های محلی، استفاده ی همه مردم از مزایای توسعه و امکانات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی اولویت بخشی به اجرای برنامه ریزی های شهری سالم سازی محیط زیست در مناطق پر تراکم، کم در آمد و ناسالم شهری و در نهایت، اهمیت دادن به نیازهای اساسی همه مردم جامعه اساس کار به شمار می آید. (شکوئی، ۱۳۹۵)

عوامل موثر در پیدایش شهرها

اولین شهرها در ناحیه بین النهرین بین رودهای درجله و فرات ایجاد شد و مهمترین عامل ایجاد شهر را بایستی در مازاد تولید، محصولات کشاورزی، توسعه ی شبکه ی راه ها و تمایل بشر به ایجاد یک زندگی دسته جمعی در کنار یکدیگر جستجو کرد. در میان مهمترین عوامل پیدایش شهرها، بایستی توسعه شبکه راه ها را عادی ترین و مطمئناً قدیمی ترین عامل دانست. در بررسی منشاء شهرها عامل توسعه مبادلات کالا و پیشرفت ها تجاری که منجر به یک محل قابل استفاده و دائمی در یسک موقعیت مطلوب می گردد، و عامل افراد بشری را که کارشان موجب پیشرفت ارگانیزم شهری شده است. بایستی از جمله موارد دانست که بر ایجاد شهرها کمک ارزنده ای نموده است تبادلات کالا، وجود محلی برای چنین تبادلاتی که می توان بازارهای مکاره، شنبه بازارها، چهارشنبه بازارها و مانند آنها را نتیجه ی پیدایش آن دانست، در توسعه و ایجاد شهر نقش موثری داشته است. همچنین، در ایجاد و توسعه شهرها، بایستی نقش عامل طبیعی مانند وجود آب، مساعدت زمین و خاک و امثال آنها را از نظر دور داشت. برخورد دو دره در یک ناحیه کوهستانی، مساعدت های دیگر طبیعی، از جمله این عامل اند از دیدگاه دیگر، وجود مأمّن ها و سرپناها و مقابله ی مردم در مقابل حملات خارجی را بایستی از جمله ی عوامل دانست که به شهرها نقش دفاعی داده و مردم را برای مقابله دفع حملات دشمنان در کنار یکدیگر قرار داده است. (شیعه، ۱۳۸۰)

عده ای معتقدند که شهرها، همانطور که قبلاً بیان شد، ناشی از توسعه و بسط شبکه راههای هستند که مورخین و اقتصاد دانان در این گروه قرار می گیرند. در حال که عده دیگری معتقدند که شهر محصول کوشش و فعالیت در زمینه ی امور تجاری است. در گذشته، محل های توقف در طول جاده های اصلی به وسیله مسافر خانه ها و دکان ها مشخص شده بود و در اطراف آنها روستاییان و صنعتگران مانند چرخ سازان، نعلبدان، که وجود شان ضروری به نظر می رسید سکونت داشتند. چنین شهرهای که منشاء آنها در منطقه خاورمیانه از کاروانسرا است، در فواصل معینی و دور از هم، قرار گرفته و طرز قرار گرفتن شان در طول راه ها بر پایه مخصوص بود که حد آنها سرعت حرکات وسایل نقلیه را در آن روزها تعیین می کرد. رشد و توسعه

شهرها بر اثر حوادث مختلف، در تمام ادوار تاریخی دارای افول و صعود بوده است. گاهی، شهرها چنین عظمت و توسعه‌ی یافته‌اند که به صورت یک کشور شهر در آمده‌اند در این دوره‌های بعدی شهر نشینی، به وجود شهرهای مثل آتن و اسپارت در یونان قدیم و شهر روم بر می‌خوریم. (شیعه، ۱۳۸۰)

منابع و مآخذ

۱. بدیعی ازندهی، مرجان؛ حسینی نصرآبادی، نرجس سادات (۱۳۹۹) رویکرد سیستمی به شهر به مثابه یک سیستم سیاسی-فضایی از دیدگاه کوهن و سوجا. فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک، ۱۶ (۲)، ۱۵۷-۱۸۶.
۲. حیدری، تقی و رشیدی ابراهیم حصاری، اصغر؛ حاجی علی زاده، جواد؛ نعمتی، طاهره (۱۳۹۲) نگرشی سیستمی در مدیریت شهری و مدیریت فرهنگی کلان شهر تهران با رویکرد توسعه پایدار شهری، اولین همایش ملی جغرافیا، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران.
۳. شکویی، حسین (۱۳۹۵)، اکولوژی شهر، جغرافیای اجتماعی شهری. انتشارات جهاد دانشگاهی تهران.
۴. شکوئی، حسین. (۱۳۸۴)، جغرافیای کاربری. مکتب‌های جغرافیایی، انتشارات آستان قدس رضوی.
۵. شیعه، اسماعیل (۱۳۸۰)، مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری انتشارات دانشگاه علوم و صنعت ایران.
۶. صدرا، وحید (۱۴۰۰) نگرش سیستمی بر توسعه پایدار طراحی شهری، ششمین همایش ملی معماری و شهر پایدار، تهران.
۷. عظیمی، نورالدین و زالی، نادر؛ آزاده، سیدرضا (۱۳۹۵) تحلیل الگوهای توسعه فیزیکی شهرهای ایران با توجه به متغیرهای جمعیتی، طبیعی و کالبدی.