



## تغییر و تحولات شهری بوگوتا، کلمبیا

گردآوری و ترجمه: نعیمه رضایی<sup>۱</sup>

شماره: ۰۰۶۰۳

### چکیده

بوگوتا ششمین شهر بزرگ آمریکای لاتین و پایتخت کشور کلمبیاست. این شهر پیش از اقدامات انجام شده در سالهای اخیر، با مشکلات فراوانی همانند سایر شهرهای کشورهای در حال توسعه مواجه بود. از عمده ترین مشکلات این شهر می توان به پراکندگی و عدم انسجام ساختار شهری، سکونتگاه های غیر رسمی، حمل و نقل، فقر شهری، مسکن و عدم وجود فضاهای عمومی اشاره کرد. رویکردی که دولت به منظور بهبود وضعیت شهر در پیش گرفت بر دو سیاست « تمرکز زدایی » و « مشارکت عمومی » تأکید داشت. طی دهه های گذشته شرایط زندگی برای گروه های مختلف مردم بوگوتا، از جنبه های مختلف بسیار ارتقاء یافت. بخش عمده ای از این بهبود وضعیت مربوط به سرمایه گذاری های اجتماعی است که توسط مدیریت شهری انجام گرفته است. بوگوتا در سال های اخیر در زمینه مدیریت شهری پیشرفت های زیادی کرده و در جهان مطرح شده است. مقاله حاضر در نظر دارد که تا حد ممکن به معرفی ویژگی های این شهر و سیاست های اتخاذ شده برای بهبود شرایط بپردازد.

**واژگان کلیدی:** بوگوتا، مدیریت شهری، تمرکز زدایی، مشارکت، فقر شهری، فضای سبز

<sup>1</sup> Bogota

<sup>2</sup> Nrezaee76@yahoo.com

## معرفی شهر

### جغرافیا و جمعیت

کل محدوده شهر، ۱۷۳۲ کیلومتر مربع مساحت دارد که کمتر از یک چهارم آن زیر ساخت و ساز قرار گرفته است. ارتفاع متوسط این شهر ۲۶۴۰ متر بالاتر از سطح دریاست. در سال ۲۰۰۱، ۶۵۷۳۲۹۱ نفر جمعیت داشته است. در مقایسه با بسیاری از شهرهای آمریکای لاتین، بوگوتا دیرتر توسعه یافت و امروزه فقط ۱۷٪ از جمعیت کشور را در خود جای داده است.

### توسعه تاریخی

شهر بوگوتا در ۱۶ اوت ۱۵۳۸ پایه‌گذاری شد و منشور سلطنتی خود را در ۲۷ آوریل سال بعد از مادرید دریافت کرد. در آوریل سال ۱۹۴۸ جرج ایسر گایتان<sup>۱</sup> رهبر حزب لیبرال که بین سال‌های ۱۹۳۶-۱۹۳۷ شهردار بوگوتا بود، به قتل رسید. این موضوع منجر به بروز آشوب و شورش در بوگوتا شد که به سایر شهرهای کلمبیا نیز سرایت کرد و موجب وقوع یک جنگ داخلی ده ساله شد که طی آن سیصد هزار نفر کشته شدند.

همچنین در سال ۱۹۵۸ دو حزب سیاسی اصلی یعنی لیبرال‌ها و محافظه‌کاران برای تقسیم قدرت با یکدیگر به توافق نرسیدند که موجب بروز یک جنگ چریکی شد که امروز نیز ادامه دارد.

بوگوتا از امتیازات زیادی برخوردار است که موجب رشد آن شد:

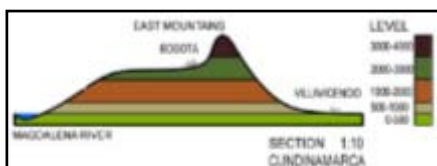
- از زمان پایه‌گذاری آن به عنوان پایتخت کشور، همواره مراکز دولتی و اداری مهم را در خود جای داده است
  - این شهر به عنوان بزرگترین شهر کلمبیا، دارای مراکز تجاری پر جاذبه‌ای است
  - از شروع قرن بیستم، بیشترین میزان مهاجرپذیری را نسبت به سایر شهرها داشته است
  - به دلیل واقع شدن در مرکز کلمبیا به لحاظ جغرافیایی، دارای بهترین موقعیت برای انجام همکاری‌های منطقه‌ای است
- از سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰، بوگوتا از لحاظ اقتصادی در کل کشور پیشرو بود. علت آن، افزایش تعداد سازمان‌های ملی و فراملی در این شهر بود که با رشد تکنولوژی کشاورزی، پیشرفت حمل و نقل هوایی و بزرگراه‌ها همزمان شده بود. استقلال و خودگردانی بوگوتا از لحاظ اقتصادی، به این شهر امکان داد که برای توسعه خود نسبت به سایر شهرها، بهتر برنامه‌ریزی کند. اخیراً بخش‌های خدماتی و مالی در اقتصاد کلمبیا اهمیت زیادی پیدا کرده‌اند؛ این موضوع در بوگوتا مشخص‌تر است و به همین دلیل این شهر به مرکز مالی و اقتصادی کشور تبدیل شده است.

### مسائل شهری و پاسخ‌ها

محورهایی که شهر بوگوتا در آنها با ضعف شدید مواجه بود و مدیریت شهری در دوره‌های مختلف خود به دنبال یافتن راه‌حل‌ها و پاسخ‌هایی برای آنها بود، به شرح زیر است:

### ساختار شهری

جدایی و از هم‌گسیختگی اجتماعی در شهر بوگوتا به وضوح قابل مشاهده است. بطور کلی می‌توان گفت که محله‌های ثروتمندنشین در شمال شهر و محله‌های فقیرنشین و حاشیه‌ای در جنوب شهر واقع شده‌اند. مرکز قدیمی شهر این دو بخش را از هم جدا می‌کند.



موقعیت شهر بوگوتا

<sup>1</sup> Jorge Eliécer Gaitán

مرکز اصلی شهر، پلازای بولیوار<sup>۱</sup> است که ساختمان‌های ملی و دولتی را در خود جای داده و نیز مرکز تجاری شهر محسوب می‌شود. ولی در چند دهه اخیر مراکز تجاری جدیدی در محله‌های شمال و غرب بوگوتا ایجاد شده که از اهمیت این مرکز قدیمی کاسته است. شرکت‌های بزرگ نیز دفاتر مرکزی خود را در شمال شهر مستقر کرده‌اند. این محدوده‌های شهری جدید، مراکز سیاسی و بین‌المللی را نیز در خود جای داده‌اند.

در بوگوتا سکونتگاه‌های غیررسمی که توسط خانواده‌های کم درآمد بوجود آمده، بسیار به چشم می‌خورد. این محله‌ها نه تنها نتیجه تصاحب غیرقانونی و تعرض به زمین‌ها هستند (شیوه‌ای که در آمریکای لاتین رایج بود)، بلکه حاصل تقسیمات زمین هستند که با طرح‌های شهری و اصول لازم برای سکونتگاه‌های انسانی مطابقت ندارند. یکی از مهم‌ترین معضلات این محله‌ها این است که ارائه خدمات به آنها با دشواری‌های بسیار همراه است.

اولین نمونه از ایجاد محدوده‌های مسکونی طراحی شده در مقیاس کلان، در محدوده سیوداد سالیترا<sup>۲</sup> در فاصله ۲ کیلومتری مرکز تاریخی شهر بوده است. این کار در سال ۱۹۸۶ در زمان ریاست جمهوری ویرجیلیو بارکو<sup>۳</sup> شروع شد. این نمونه‌ای از مشارکت بخش‌های خصوصی و عمومی است که در آن مدیریت شهری زمین‌هایی را برای ایجاد خدمات، به توسعه‌گران فروخت. اولین واحدهای مسکونی در سال ۱۹۹۰ به بهره‌برداری رسیدند. پروژه سیوداد سالیترا الهام بخشی بود برای پروژه مترو ویویندا<sup>۴</sup> که در سال ۱۹۹۸ آغاز شد و ایده مشارکت را در محله‌های کم‌درآمد گسترش داد.



مجموعه‌های مسکونی در محدوده سیوداد سالیترا

## مدیریت شهری

در بوگوتا سیستم مدیریتی‌ای ایجاد شد که موجب کاهش بوروکراسی، افزایش درآمدهای حاصل از مالیات و خصوصی‌سازی برخی از وظایف دولت (مانند جمع‌آوری زباله) شد.

تقریباً نیمی از این شهر به صورت غیرقانونی و اغلب بر روی دامنه‌ها که دسترسی دشواری داشتند، گسترش پیدا کرده بود؛ لذا مدیریت شهری یکی از اولویت‌های خود را بهبود وضعیت سکونتگاه‌های غیررسمی از طریق مشارکت عمومی قرار داد. اقداماتی که در این راستا صورت گرفته، عبارتند از: مشخص نمودن وضعیت مالکیت‌ها، بهبود شرایط مدارس، کودکان‌ستان‌ها و پارک‌ها. همچنین پیشنهاد شد که فضاهای عمومی مورد نیاز، توسط بخش عمومی و با سرمایه‌گذاری شهرداری ساخته شود. هدف این بود که نه تنها وضعیت سکونتگاه‌های غیررسمی بهبود یابد، بلکه از ایجاد آنها پیشگیری شود.

- 1 Plaza de Bolivar
- 2 Ciudad Salitre
- 3 Virgilio Barco
- 4 Metrovivienda

در بوگوتا شرکتی برای تملک زمین‌های اطراف شهر تأسیس شد که آنها را طبق اصول شهرسازی می‌سازد. قطعات بزرگ زمین به توسعه‌گران عمومی و خصوصی واگذار می‌شود و آنها موظفند حداکثر ظرف ۲ سال خانه‌هایی با کیفیت مناسب و قیمت ارزان در این زمین‌ها بسازند. به منظور جلوگیری از شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی، اغلب زمین‌های اطراف شهر باید بخشی از بانک زمین باشند.

دو سیاست اصلی که مدیریت شهری برای غلبه بر مشکلات به کار گرفت، عبارت بود از «تمرکززدایی» و «مشارکت عمومی»: مانند سایر بخش‌های جهان، در کلمبیا نیز بین سال‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ تمرکززدایی صورت گرفت. در سال ۱۹۸۶ شورای مدیریت محلی ایجاد شد که بدنه آن از ساکنان تشکیل شده بود. بین سال‌های ۱۹۸۷ و ۱۹۹۳ مجموعه‌ای از قوانین در مقیاس ملی تصویب شد که به قدرت‌های محلی این توانمندی را می‌داد که خدمات عمومی از قبیل آب، شبکه فاضلاب، مدرسه، خدمات بهداشتی و درمانی، امکانات تفریحی و جاده را ایجاد کنند و در ساخت مسکن ارزان قیمت و مدیریت حمل و نقل نقش داشته باشند. در دوره مدیریت مکوس- برومبرگ<sup>۱</sup> (۱۹۹۸-۱۹۹۵) فرآیند تمرکززدایی ادامه یافت و یک گروه با تجربه برای مدیریت مناطق جداگانه شهری (که نتیجه تمرکززدایی بوگوتا بودند) انتخاب شد. در سال ۱۹۸۹ تجربه‌های مختلفی در مورد تأمین سرمایه به صورت مشارکتی در محله‌های کم‌درآمد صورت گرفت.

در سال ۱۹۸۹، پنالوسا<sup>۲</sup> مکانیسم‌های جدیدی برای تهیه طرح‌های توسعه محلی ایجاد کرد که شامل برگزاری جلسات عمومی با ساکنان نیز می‌شد. در این جلسات، ساکنان هر یک از مناطق می‌توانستند با مدیران منطقه مربوطه ملاقات کنند و در مورد اولویت‌های خود برای توسعه محلی بحث و تبادل نظر کنند. بین سال‌های ۱۹۹۸ و ۲۰۰۰، تعداد ۱۲۴۹ جلسه در بیست منطقه شهری بوگوتا برگزار شد و ۱۲۵۰۰۰ نفر در این جلسات شرکت کردند.

علاوه بر تمرکززدایی و تقسیم شهر به مناطق جداگانه شهری، روش‌های مختلفی نیز بکار گرفته شد تا ساکنان بوگوتا بتوانند در فرآیند برنامه‌ریزی و مدیریت شهر مشارکت داشته باشند. مهم‌ترین این روش‌ها عبارتند از:

- تشکیل گروه‌های نظارتی از شهروندان
- تهیه طرح جامع شهر

امروزه هر یک از بیست منطقه شهری، شهردار مختص به خود دارند که توسط شهردار بوگوتا انتخاب می‌شوند. از مهم‌ترین وظایف این شهرداران، تهیه طرح توسعه محلی و نیز مدیریت بودجه اختصاص داده شده به هر منطقه است. اولین طرح توسعه محلی در سال ۱۹۹۳ تهیه شد.

در حال حاضر، گروه‌های نظارتی ساکنان بر روند امور و نحوه اجرای طرح‌ها نظارت دارند. چنین نظارتی از سوی ساکنان، امروزه در تمام حوزه‌های زندگی در کلمبیا، از نظارت بر ساخت و اجرای پروژه‌ها گرفته تا دانشگاه‌ها و وزارتخانه‌ها وجود دارد.

در سال ۱۹۹۷، قانون ۳۸۸، این الزام را ایجاد کرد که تمام شهرهای با بیش از صد هزار نفر جمعیت، یک طرح جامع راهبردی<sup>۳</sup> تهیه کنند. این طرح، کاربری و میزان سرمایه‌گذاری‌های بخش عمومی و خصوصی را برای یک دوره ۹ ساله تعیین می‌کرد. ویرایش نهایی طرح جامع راهبردی بوگوتا در سال ۲۰۰۰ تهیه شد که تا سال ۲۰۱۰ اعتبار دارد.

### فقر شهری

مهم‌ترین راهبرد ضد فقر دوره مدیریت پنالوسا (۲۰۰۰-۱۹۹۸) پروژه بزرگ مبارزه با حاشیه‌نشینی بود. هدف این پروژه، ایجاد زیرساخت‌ها و خدمات اجتماعی در محله‌های حاشیه‌ای شهر بود. بودجه قابل توجهی معادل ۸۰۰ میلیون دلار برای سه سال به منظور ایجاد ۱۱۰۰ کیلومتر راههای محلی، شش بیمارستان، پنجاه پارک، چهار کتابخانه عمومی و همچنین جابجایی ۲۰۰۰ خانواده ساکن در محدوده‌های خطرپذیر اختصاص داده شد. موفقیت پروژه‌ها همواره بستگی به بودجه‌ای داشت که از فروش محصولات کمپانی تلفن بوگوتا (وابسته به شهرداری) حاصل می‌شد و تا زمانی که این بودجه تأمین نشد (تا آخر دوره مدیریت پنالوسا)، اجرای این برنامه بطور کامل و با تمام جزئیات ممکن نبود.

<sup>1</sup> Mockus- Bromberg

<sup>2</sup> Penalosa

<sup>3</sup> Strategic Master Plan (POT: Plan de Ordenamiento Territorial)

## مسکن

خانواده‌های ساکن در بوگوتا به منظور تسهیل در مدیریت و برنامه‌ریزی‌های مالی، توسط مسئولان شهری به شش گروه درآمدی تقسیم شدند. محدوده‌های مختلف شهر بر اساس سطح درآمد تقسیم‌بندی شدند. پایین‌ترین گروه شامل خانواده‌هایی می‌شود که درآمد ماهانه آنها کمتر از حداقل دستمزد (۱۱۰ دلار در سال ۲۰۰۲) است. سطح ۲، خانواده‌هایی را در بر می‌گیرد که درآمد آنها بین ۱ تا ۳ برابر حداقل دستمزد است و سطح ۶ نیز خانواده‌هایی را شامل می‌شود که درآمد آنها بیش از ۱۶ برابر حداقل دستمزد است. طبق اظهارات مدیریت شهری، تعداد خانواده‌هایی که جزء ۳ گروه پایین درآمدی هستند، هر سال ۴۰۰۰۰ مورد کاهش می‌یابد در صورتیکه تعداد مسکن‌های ساخته شده که این خانواده‌ها قادر به خرید آنها هستند تنها ۱۱۰۰۰ خانه در سال است و پاسخگوی نیاز آنها نیست. این مسکن‌ها حاصل تلاش‌های «بانک مردمی مسکن» است که طی ۶۰ سال، یعنی از زمان تأسیس تا سال ۲۰۰۱، تعداد ۲۲۰۰۰ مسکن قابل دسترس برای اقشار کم درآمد ساخته است. پنالوسا این کمبود مسکن برای اقشار کم‌درآمد را یکی از علل توسعه غیررسمی شهر معرفی کرد.

به منظور تأمین شرایط مناسب زندگی و کنترل گسترش سکونت‌های غیررسمی، مدیریت شهری در سال ۱۹۹۸ پروژه "مترو ویویندا" را آغاز کرد. این پروژه عبارت است از تأسیس یک بانک زمین که می‌تواند قطعات بزرگ زمین شهری را تملک کند و خدمات مورد نیاز را به منظور توسعه‌های آتی که توسط بخش خصوصی و گروه‌های مسکن ساز صورت می‌گیرد، در آنها ایجاد کند. "مترو ویویندا" خود اجازه ساخت و ساز مسکن را ندارد ولی مسئول ضمانت کیفیت و کنترل قیمت فروش مسکن است. هدف این است که زمین‌های طبیعی حفظ شوند و مسکن‌هایی تولید شوند که اقشار کم‌درآمد قادر به خرید آنها باشند. در سه پروژه اول که در سال ۱۹۹۹ آغاز شد، قصد بر این بود که ۲۸۹۰۰ مسکن از این نوع تولید شود. پیش‌بینی شده بود که تا دسامبر سال ۲۰۰۰ حدود ۶۰۰۰۰ مسکن ساخته شود که مترو ویویندا توانست ۲۶۶۰۰ مسکن از این تعداد را ایجاد کند.

## حمل و نقل

هرکس که حتی مدت کوتاهی در بوگوتا زندگی یا کار کرده باشد، می‌داند که حمل و نقل در این شهر بسیار به کندی انجام می‌گیرد. فاصله‌ها و زمان سفر طولانی است و معابر شهری شرایط نامناسبی دارند. حمل و نقل عمومی بوگوتا در مقایسه با سایر شهرهای آمریکای لاتین وضعیت نامطلوبی دارد. طبق گزارش‌های شهرداری بوگوتا، اتوبوس‌های شهری ۵ برابر فرسوده‌تر از شهرهای برزیل، شیلی و اکوادور هستند و سرعت آنها نیز نصف اتوبوس‌های این شهرهاست. در زمان مدیریت پنالوسا، اقدامات جدیدی به منظور بهبود این شرایط انجام گرفت. اولین اقدام پروژه‌ای بود که توسط آن، حمل و نقل خصوصی در ساعات اوج ترافیک محدود می‌شد. این اقدام تأثیر قابل توجهی در کاهش ترافیک در این ساعات داشت.

دومین اقدام نوآورانه، ایجاد یک سیستم اتوبوس‌رانی مدرن بود که ترانسمیلنیو<sup>۱</sup> نامیده می‌شد. این اتوبوس‌ها قادر بودند که ۲۵۰ نفر مسافر را جابجا کنند. این پروژه در سال ۲۰۰۰ آغاز شد و هدف این است که تا سال ۲۰۱۵، ۳۸۸ کیلومتر مسیر ویژه این اتوبوس‌ها ایجاد شود. اگرچه تا سال ۲۰۰۱ فقط ۶ درصد از مسافران درون شهری از این سیستم استفاده می‌کردند، ولی پیش‌بینی می‌شود که این میزان در آینده افزایش یابد.

ایده مترو از سال‌ها پیش در بوگوتا مطرح بوده، ولی به دلیل هزینه‌های بسیار بالا، تا کنون محقق نشده است. مدیریت شهری بوگوتا به تنهایی قادر است فقط بخش کوچکی از هزینه‌ها را تأمین کند و دولت مرکزی همواره باید از پروژه‌ها حمایت مالی کند. مسیرهای ویژه دوچرخه در زمان پنالوسا ایجاد شدند. تا آخر سال ۲۰۰۰ این پروژه هنوز در ابتدای کار خود بود که دوره مدیریت پنالوسا به اتمام رسید و این پروژه دوباره توسط شهردار جدید بوگوتا، مکوس<sup>۲</sup> از سر گرفته شد. تا آخر سال ۲۰۰۲، حدود ۱۱۳ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه ایجاد شد.

در طرح جامع راهبردی بوگوتا پیش‌بینی شده بود که تا آخر سال ۲۰۰۴، حدود ۳۶۰ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه به بهره‌برداری برسد. علاوه بر این در نظر گرفته شد که بخشی از معابر عریض نیز برای دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی در روزهای یکشنبه اختصاص داده شود.

<sup>1</sup> Transmilenio

<sup>2</sup> Mockus



مسیرهای ویژه دوچرخه

استفاده از اتومبیل محدود شد و در ساعات اوج ترافیک، تردد اتومبیل در خیابان‌ها به اجبار تا ۴۰ درصد کاهش یافت. ایده پنالوسا در مورد «یک روز بدون اتومبیل»، با حمایت‌های زیادی از سوی ساکنان مواجه شد. در یک referendum مردم به انتخاب یک روز در سال (اولین سه شنبه فوریه هر سال) به عنوان روز بدون اتومبیل رأی دادند و تصمیم گرفته شد که از سال ۲۰۱۵ در ساعات اوج ترافیک (۶-۹ صبح و ۷/۵-۴/۵ بعد از ظهر) تردد اتومبیل در خیابان‌ها ممنوع شود؛ در این روز همه ساکنان با وسایل حمل و نقل عمومی، دوچرخه و یا پیاده به سر کار می‌روند. از سال ۱۹۸۲ تردد اتومبیل در خیابان‌های اصلی بوگوتا در روزهای یکشنبه ممنوع شد. در زمان مسئولیت پنالوسا نیز ۱۲۰ کیلومتر دیگر از خیابان‌ها به مدت ۷ ساعت بسته شد. هر یکشنبه بیش از ۱/۵ میلیون نفر از ساکنان شهر در این خیابان‌های پیاده تردد می‌کنند. دوچرخه سوار کم‌درآمدی که در مسیرهای ویژه دوچرخه تردد می‌کند، سمبلی است برای نشان دادن این موضوع که شهروندی با دوچرخه ۳۰ دلاری، به اندازه یک شهروند با اتومبیل ۳۰ هزار دلاری اهمیت دارد.



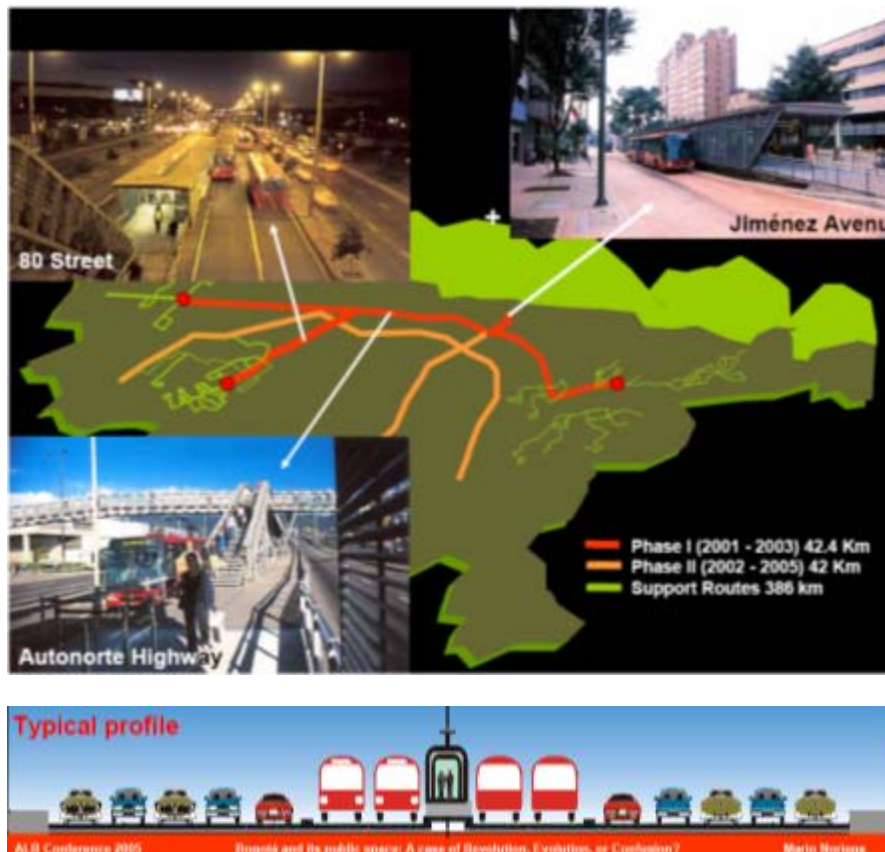
فرهنگ سازی برای استفاده از دوچرخه

ساخت بزرگراه‌های شهری که میلیاردها دلار هزینه در بر داشت و توسط یک شرکت ژاپنی پیشنهاد شده بود، رد شد. به جای آن ۳۲ کیلومتر مسیر سبز و مسیر ویژه دوچرخه ایجاد شد. این مسیرها محله‌های فقیر و ثروتمند را به هم مرتبط می‌کنند. هدف این است که شبکه‌ای از مسیرهای پیاده و مسیرهای ویژه دوچرخه با کیلومترها طول ایجاد شود که شهر را برای ساکنانش مطلوب‌تر کند. اظهارات پنالوسا در این مورد قابل توجه است: «ما سیستم ریلی پر هزینه را کاملاً رد کردیم و در عوض سیستم اتوبوس سریع را به کار گرفتیم که از تجربه موفق Curitiba در برزیل الهام گرفته شده بود. به دلیل پرهیز از بکار بردن نام نسبتاً ناخوشایند اتوبوس، ما

عنوان ترانس‌میلینیو را برای این سیستم انتخاب کردیم. نحوه طراحی این اتوبوس‌ها و ایستگاه‌های آن طوری است که برای معلولان و صندلی‌های چرخدار نیز به راحتی قابل استفاده است. سرعت این اتوبوس‌ها مانند سیستم ریلی است و روزانه بیش از یک میلیون مسافر را جابجا می‌کنند. خطوط دیگری از این سیستم در حال راه اندازی است و تا سال ۲۰۲۰ حدود ۸۵ درصد از جمعیت شهر در فاصله ۵۰۰ متری از یک ایستگاه زندگی خواهند کرد.»



وضعیت خیابان‌های بوگوتا، قبل (تصویر چپ) و بعد (تصویر راست) از ایجاد ترانس‌میلینیو



اتوبوس‌های شهری موسوم به ترانس‌میلینیو

## فضای سبز

امروزه نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند و تا سال ۲۰۳۰، دو سوم جمعیت جهان از کشورهای در حال توسعه شهرنشین خواهند شد. شهرهای جهان سوم هنوز با سرعتی متحیرکننده در حال رشد هستند. تا سال ۲۰۱۵، حداقل ۲۲ کلانشهر با بیش از ۱۰ میلیون نفر جمعیت در جهان سوم وجود خواهند داشت. پایداری زیست‌محیطی و کیفیت زندگی در جهان بستگی به اقداماتی دارد که در چند سال آینده انجام خواهد شد. شهردار سابق بوگوتا، اریک پنالوسا شرح می‌دهد که چگونه انقلاب سبز در تبدیل کشورهای در حال توسعه به مکان‌هایی قابل زندگی و نیز ارتقاء کیفیت زندگی ساکنان آنها مؤثر است:

«شهرهای جهان سومی که مساحت زیرساخت آنها در دهه‌های اخیر ۲ یا ۳ برابر شده است، این امکان را دارند که محیط انسانی مطلوب‌تری را ایجاد کنند. این محیط‌های انسانی با کیفیت، می‌توانند اقشار سطح بالا و خلاق را به سوی خود جذب کنند و موجب توسعه اقتصادی شوند. از زمانی که شهرها در کشورهای جهان سوم از لحاظ اقتصادی توسعه یافتند، اتومبیل اصلی‌ترین عامل تخریب و افت کیفیت زندگی شد. معابر عریض که عبور از آنها بسیار خطرناک بود، موجب جدایی محله‌ها از یکدیگر شدند و شهرها را غیر انسانی کردند. امروزه به خاطر ترس از اتومبیل، کودکان در خانه محبوس می‌شوند. پیاده‌روی وجود ندارد و در جاهایی نیز که وجود دارد، اتومبیل پارک می‌شود. اتومبیل سمبل نابرابری اجتماعی شده است و کسانی که اتومبیل دارند شهروند درجه یک بشمار می‌روند. اگر استفاده از اتومبیل محدود نشود، سرمایه‌گذاری‌های کلانی برای ایجاد راه‌ها و جاده‌ها لازم است و منابع مالی که می‌تواند صرف اموری مانند تأمین آب شهروندان، فاضلاب شهری، ایجاد مدرسه، پارک و سایر نیازهای اقشار فقیر شود را باید به ساخت معابر اختصاص داد. علاوه بر این زیرساخت‌های جاده‌ای، مهاجرت گروه‌های پردرآمد را به حومه‌های کم‌تراکم شهری تسهیل می‌کند و ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی با کیفیت و ارزان را غیرممکن می‌سازد.»



پارک سان ویکتورینو (پروژه نوسازی شهری)



بنابراین، ستون فقرات یک مدل شهری مطلوب باید خیابان‌های پیاده و پارک‌ها باشند که توسط حمل و نقل عمومی پشتیبانی می‌شوند. باید بر این نکته تأکید کرد که تمایل به بهبود وضعیت اقشار فقیر جامعه، با تساوی و برابری ساکنان متفاوت است. بسیاری از اقشار مرفه می‌خواهند که وضعیت گروه‌های فقیر بهتر شود، ولی مایل نیستند که آنها نیز همسطح خودشان شوند.

پارک‌ها و سایر فضاهای پیاده عمومی عناصر کلیدی هستند که تا حدی مورد برابری جوامع با یکدیگر می‌شوند. حقیقت این است که طی ۸۰ سال گذشته، شهرها بیشتر برای اتومبیل ساخته شده‌اند تا انسان. علاوه بر این وقتی که راه‌ها ساخته می‌شوند، محله‌های فقیر بیشتر در معرض تخریب هستند. گروه‌های پردرآمد اغلب دسترسی به طبیعت (ویلاهای ساحلی، کلبه‌های کوهستانی و...) دارند. آنها خانه‌های وسیع دارند که اغلب دارای باغ و فضای سبز است. همچنین این گروه‌ها می‌توانند برای تفریح به مناطق روستایی، کلوپ، رستوران، کنسرت و... بروند و امکانات تفریحی فراوانی در اختیار دارند. در حالیکه برای اقشار فقیر و کودکان آنها تنها گزینه گذران اوقات فراغت، تلویزیون و فضاهای عمومی داخل شهر است. با توسعه اقتصادی، گروه‌های کم‌درآمد تا حدی می‌توانند به کالاهایی که قبلاً برای آنها غیر قابل دسترس بود (از جمله موبایل و تجهیزات صوتی و تصویری) دست یابند، ولی نمی‌توانند به فضاهای سبز دسترسی داشته باشند، مگر اینکه دولت اقداماتی در این زمینه انجام دهد و امکانات لازم را فراهم آورد. به همین دلیل ایجاد فضاهای عمومی با کیفیت بویژه پارک‌ها برای برقراری یک دموکراسی کامل، امری ضروری است. پارک‌ها و فضاهای عمومی برای یک جامعه دموکراتیک اهمیت زیادی دارند. زیرا تنها مکان‌هایی هستند که مردم در آنجا با هم برابر و همسان هستند. پارک‌ها مکانی برای ملاقات‌ها و تعاملات اجتماعی بوده، پارک‌های بزرگ، گروه‌های مختلف اجتماعی با درآمدهای متفاوت را در خود جای می‌دهند. علاوه بر این، پارک‌های محلی نقش قابل توجهی در تأمین امنیت محله‌ها دارند.

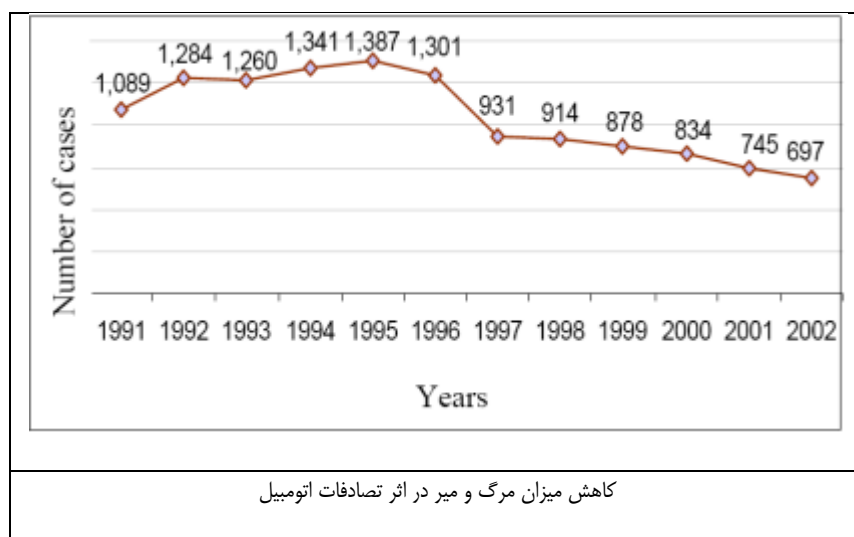


پاکسازی محدوده‌های نامناسب شهری و تبدیل به فضاهای عمومی و پارک

پنالوسا به مدت سه سال که شهردار بوگوتا با ۷ میلیون نفر جمعیت بود، اقدامات زیادی را برای بهبود وضعیت شهر و ساکنانش انجام داد. در الگویی که او برای شهر در نظر گرفت، کودکان، فضاهای عمومی، محدود کردن استفاده از اتومبیل، ساخت مسیرهای پیاده، ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه و مسیرهای سبز در اولویت قرار داشتند. حدود ۱۳۰۰ پارک ساخته و یا بهسازی شد. پارک بزرگی که پیش از آن مکانی برای جرم و جنایت و خرید و فروش مواد مخدر بود نیز بهسازی شد.

پنالوسا تلاش زیادی برای بهبود محله‌های حاشیه‌ای شهر بوگوتا از طریق مشارکت شهروندان انجام داد: کاشت بیش از صد هزار درخت، ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی بر پایه اتوبوس و همچنین تبدیل خیابان‌های فرسوده شهر به پیاده‌راه‌های فعال و پویا. او

معتقد است که اهمیت فضاهای عمومی قابل اندازه‌گیری و سنجش نیست و نمی‌توان به روش ریاضی ثابت کرد که پیاده‌روها، خیابان‌های پیاده و پارک‌ها تا چه اندازه مردم را شاد می‌کنند. خیلی از امور مهم در زندگی قابل ارزشیابی و اندازه‌گیری نیستند. به گفته پنالوسا «کودکان در شهرها با خطرات زیادی مواجه هستند. وقتی که از خانه خود خارج می‌شوند، خطر تصادف با اتومبیل برای آنها وجود دارد. هر ساله هزاران کودک در جهان به علت تصادف کشته می‌شوند و در شهرها با ترس از اتومبیل بزرگ می‌شوند...»



### فضای جمعی

فضاهای عمومی مکانی برای تساوی و برابری شهروندان هستند. وقتی افراد مختلف با هم ملاقات می‌کنند، معمولاً تفاوت‌های بین آنها مشهود است، ولی در فضاهای عمومی همه یکسان هستند. این یک مسأله مهم در جوامع در حال توسعه است که اغلب با تفاوت‌های طبقاتی شدید مواجه هستند. پنالوسا پروژه‌ای نیز برای بهبود فضاهای عمومی آغاز کرد که به دلیل استفاده‌های شخصی گروه‌های مختلف جامعه تقریباً حذف شده و از بین رفته بودند.

این پروژه از دیدگاه بسیاری از افراد منافع زیادی در بر داشت که از آن جمله می‌توان به پاکسازی پیاده‌روها و فضاهای پیاده از اتومبیل‌های پارک شده و همچنین دستفروشان غیرقانونی اشاره کرد. البته نقدهایی نیز بر این پروژه وارد بود. بطور مثال در دوره زمانی ۱۹۹۸-۱۹۹۹ این پروژه موجب تخریب بازار مرکزی شهر شد که پارکی به جای آن ساخته شد. اخراج اجباری دستفروشان و تخریب غرفه‌های آنها نیز از مواردی بود که مورد اعتراض و انتقاد واقع شد.

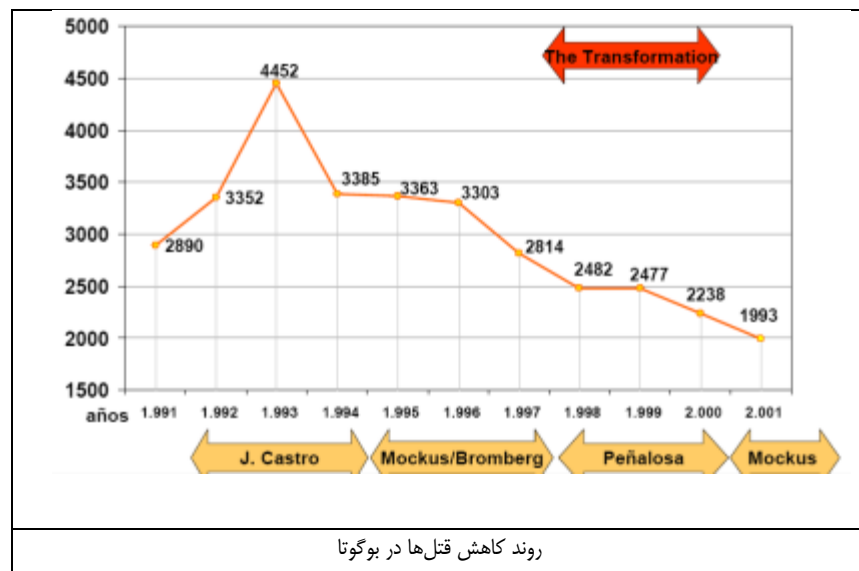
### فرهنگ شهروندی

از دوره مدیریت مکوس - برومبرگ (۱۹۹۵-۱۹۹۸) اغلب به خاطر «ارتقاء فرهنگ شهروندی» به عنوان بخشی از طرح توسعه شهر یاد می‌شود. از بین ابزارها و مکانیسم‌هایی که بدین منظور تدوین شد می‌توان به قانون خاموشی و تعطیلی اجباری بارها در ساعت ۱ پس از نیمه شب و همچنین کنترل استفاده از اسلحه گرم در فستیوال‌ها و جشن‌ها اشاره کرد.

## توسعه‌های آتی

در ژانویه سال ۲۰۰۱ مکوس برای دومین بار، شهردار بوگوتا شد. طرحی که در دوره زمانی ۲۰۰۴-۲۰۰۱ برای این شهر تهیه شد، ۷ هدف زیر را در نظر داشت:

- ۱- « فرهنگ شهروندی»
- ۲- شکوفایی و تولید؛ نه تنها در زمینه اقتصادی بلکه در تولید مسکن برای اقشار کم درآمد. این هدف شامل کنترل گسترش غیرقانونی شهر نیز می‌شود. بدین منظور مترو ویویندا همچنان مورد حمایت قرار گرفت. همچنین طرح پنالوسا برای ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه ادامه یافت.
- ۳- عدالت اجتماعی؛ هدف این برنامه بهبود دسترسی به غذا، بهداشت و سلامت، مسکن و سایر نیازهای اساسی بویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر اجتماعی است. همچنین پیش‌بینی شد که در محله‌های فقیرنشین خدمات مورد نیاز ایجاد شود و در یک دوره سه ساله ۵۰۰۰ خانه بهسازی شوند.
- ۴- مدیریت عمومی؛ هدف این است که اعتماد و احترام بیشتری نسبت به پیشگامان بخش خصوصی که تمایل دارند کاری را بر عهده بگیرند، ایجاد شود.
- ۵- آموزش؛ مکوس قبل از اینکه شهردار بوگوتا شود مدرس دانشگاه بود و این عجیب نیست که او آموزش برای بزرگسالان را همچنان که برای کودکان لازم است، اولویت کار خود قرار دهد. روشی که او انتخاب کرد شامل ساخت مدرسه، کتابخانه و بهبود و به روز کردن روش‌های آموزش در مدارس بود.
- ۶- حفاظت از محیط زیست
- ۷- تقویت بنیان خانواده‌ها و نگهداری از کودکان



## نتیجه گیری

طی دهه‌های گذشته شرایط زندگی برای گروه‌های مختلف مردم بوگوتا، از جنبه‌های مختلف بسیار ارتقاء یافت. بخش عمده‌ای از این بهبود وضعیت مربوط به سرمایه‌گذاری‌های اجتماعی است که در چهار دوره مدیریت شهری انجام گرفته است. پروفایل شهر بوگوتا امروزه بسیاری از نتایج و دست‌یافته‌های اقدامات انجام شده را، بویژه در زمینه‌های فقر، مسکن و حمل و نقل شهری و فضای سبز نشان می‌دهد. اگرچه هنوز اقدامات بسیاری در سایر زمینه‌ها برای رسیدن به هدف نهایی باقی مانده است. پیشنهادهای راه‌حل‌های ارائه شده برای غلبه بر مشکلات موجود، اهمیت اقتصاد محلی و وابسته بودن آن به توسعه اقتصاد ملی را مورد تأکید قرار داده‌اند. همچنین در این پیشنهادات به مشارکت بخش‌های عمومی و خصوصی توجه زیادی شده است. این مشارکت برای تأمین منابع مالی مورد نیاز، غلبه بر فقر و اجرای پروژه‌ها امری ضروری است.

در بخش‌های مسکن و زیرساخت‌های کالبدی پیشرفت‌ها فراتر از برنامه زمان‌بندی هستند. آمارها نشان می‌دهند که بخش زیادی از خانواده‌های فقیر توانسته‌اند در مسکن‌های جدید ساکن شوند. در زمینه حمل و نقل عمومی نیز موفقیت‌های چشم‌گیری حاصل شده و میانگین زمان سفرهای درون شهری در بوگوتا کاهش یافته است. ترانس‌میلنیو بیش از نیم میلیون نفر را در روز در مسیرهای ویژه‌ای مجموعاً به طول ۳۵ کیلومتر جابجا می‌کند. اما هنوز بسیاری از ساکنان به این سیستم حمل و نقل عمومی دسترسی ندارند. همچنین پیش‌بینی شده که استفاده از دوچرخه افزایش یابد و نه تنها به عنوان وسیله‌ای برای تفریح، بلکه به عنوان یک وسیله جابجایی شهری شناخته شود.

بین سال‌های ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۱، درصد افرادی که در زمینه‌های مسکن، آموزش، آب آشامیدنی، فاضلاب شهری و... با کمبود مواجه بودند، از ۳/۵ درصد به ۲/۴ درصد کاهش یافت. این رقم در هر یک از مناطق جداگانه شهری، بویژه چند منطقه فقیرنشین نیز با کاهش چشمگیری مواجه شد.

بوگوتا نیز از مشکلاتی که تمام شهرهای در حال توسعه دارند، رنج می‌برد. با اینکه هنوز تمام مشکلات شهر حل نشده، ولی حداقل ایجاد زیرساخت‌های لازم آغاز شده است. امید است که در دوره بعدی مدیریت شهری بوگوتا، مسائل باقیمانده بویژه فقر که اصلی‌ترین نگرانی مدیران شهری است، حل شود.

## منابع

- MARIO NORIEGA, "Bogotá and its public space: A case of Evolution, Revolution or Confusion?", ALR CONFERENCE 2005 – San Diego
- Ismael Ortiz, " Changing Social Behavior: Public Policies in Bogotá, Colombia, 1995-2003", Urban Observatory Mayor's Office –Bogotá, 2003
- Reinhard Skinner, " Bogotá: City profile", Cities, Vol. 21, No. 1, p. 73–81, 2004
- Carol Paton, " Lessons from Bogota", The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2008
- James Wilson, " Bogota mayor plans car-free city", Financial Times, 2000
- Enrique Peñalosa, " Parks for Livable Cities", "Great Parks/Great Cities" Conference, 2001