

## بررسی میزان پیاده‌مداری در خیابان چهارباغ اصفهان و تأثیر آن بر تعامل اجتماعی شهروندان

احمد پورمختار<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> کارشناسی ارشد معماری (مطالعات معماری)، دانشگاه هنر اصفهان

(تاریخ دریافت: ۹۱/۱۲/۱ تاریخ پذیرش: ۹۲/۳/۴)

### چکیده

امروزه اغلب فضاهای عمومی شهری و خیابان‌ها به دلیل افزایش بی‌رویه وسایل نقلیه و وابستگی الگوی زندگی شهری به آن‌ها، به شدت تحت سلطه ماشین درآمده است. شکل‌گیری و توسعه اغلب فضاهای شهری، خیابان‌ها و حتی کوچه‌ها، در شهرهای جدید ایران، بر مبنای مقیاس سواره و مسائل مربوط به ترافیک است. محورهای باریکی که در حاشیه محورهای سواره در خیابان‌های شهری به عنوان «پیاده‌رو» وجود دارد، گویی پس‌مانده‌هایی از فضای اصلی سواره است که فقط برای تردهای ضروری شهروند پیاده باقی مانده است. اصفهان، از جمله معدود شهرهای ایران است که پیاده‌مداری در برخی از فضاهای شهری و خیابان‌های آن، به طور نسبی وجود دارد. «خیابان چهارباغ» که از یادگارهای تاریخی باغ‌شهر صفوی اصفهان است، برخی از ویژگی‌های فضاهای شهری پیاده‌مدار و شهروندگرا، از جمله اجتماع پذیری، امنیت اجتماعی و روانی، خوانایی و دسترسی راحت، پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان، احیای هویت‌های تاریخی و اجتماعی، مسیرهای پیاده و دوچرخه، کیفیت سیما و منظر شهری، کیفیت فضای سبز و عناصر طبیعی، کیفیت مبلمان و علائم شهری را در خود دارد. این ویژگی‌های پیاده‌مدارانه تأثیر بسیار زیادی بر شکل‌گیری کمی و کیفی انواع تعاملات اجتماعی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندی دارد. در این پژوهش، که هدف آن شناخت میزان پیاده‌مداری در خیابان چهارباغ اصفهان و تأثیر آن بر کیفیت ارتباطات اجتماعی مردم است، سعی شده است نخست به بررسی مفهوم پیاده‌مداری و شهروندگرایی در شهرسازی و شناسایی شاخصه‌های آن در فضاهای شهری پرداخته شود. سپس با نگاهی به سیر تاریخی شکل‌گیری و تحولات فضای شهری خیابان چهارباغ اصفهان، برخی ویژگی‌های پیاده‌مدار این فضای شهری تاریخی و تأثیر آن بر کمیت و کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان، مورد کشف و بازشناسی قرار گرفته است. این مقاله، رهیافت‌ها و راهکارهایی را برای بهبود کیفیت فضای شهری خیابان چهارباغ - به عنوان الگویی مناسب برای توسعه فضاهای شهری پیاده‌مدار در شهرهای ایران - ارائه داده است.

واژگان کلیدی: فضاهای شهری، پیاده‌مداری، تعاملات اجتماعی، خیابان چهارباغ اصفهان.

## مقدمه

در این تحقیق مبتنی بر مطالعات کتابخانه‌ای و استفاده از منابع معتبر و دسته اول، ابتدا مفهوم پیاده‌مداری در فضاهای شهری مطالعه و بررسی شده است؛ حاصل این بخش استخراج شاخصه‌های اساسی فضاهای شهری پیاده‌مدار است. در بخش دوم، با تکیه بر مطالعات کتابخانه‌ای و استفاده از متون تاریخی، ویژگی‌های پیاده‌مدار و انسان‌محور در خیابان تاریخی چهارباغ اصفهان مورد کشف و بازنمایی قرار گرفته است. در بخش سوم، با نگاهی تحلیلی به تأثیر ویژگی‌های پیاده‌مدار فضای شهری خیابان تاریخی چهارباغ اصفهان بر کیفیت تعاملات اجتماعی شهروندان در گذشته پرداخته شده است. در پایان با جمع‌بندی داده‌های این تحقیق و با استفاده از تحلیل‌های کیفی، ویژگی‌های پیاده‌مدار خیابان تاریخی چهارباغ در ابعاد مختلف اجتماعی و کالبدی و نیز در دوران گذشته و معاصر طبقه‌بندی شده و هم‌چنین راه‌کارهایی برای بهبود کیفیت پیاده‌مداری آن، در دوران معاصر، پیشنهاد شده است.

## ۳. مفهوم پیاده‌مداری و فضاهای شهری پیاده

انقلاب صنعتی و پیدایش دیدگاه منطقه‌بندی کاربری‌ها، موجب افزایش فاصله‌ها و کاهش نقش فرد پیاده در فضای معابر شد و همه چیز مقهور سرعت جابه‌جایی وسیله نقلیه موتوری گردید. به این ترتیب عنصر اصلی سازنده شهر یعنی انسان، مجبور به نفس کشیدن در معابر آلوده، پر سروصدا و مملو از اتومبیل شد (قریب، ۱۳۸۳: ۲۱). با اختراع اتومبیل و تولید روز افزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییراتی شد. فضاهای شهری که تا آن زمان بر مبنای مقیاس انسانی و با توجه به حرکت عابر پیاده و ادراک او از محیط تعریف می‌شدند، پس از آن متناسب با مقیاس خودرو طراحی شدند. به مرور، انسان به عنوان کاربر اصلی فضاهای شهری فراموش شد و نیازهای او به آرامش و امنیت در شهر نادیده گرفته شد (رنجبر و رییس‌اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۸۴).

به عقیده فرسون، اتومبیل با وجود امتیازاتی که در زمینه تحرک شخصی به همراه داشته، مسئول تغییرات منفی زیادی در جوامع نیز بوده است. این نیرو خود را بر همه جنبه‌های زندگی شهری تحمیل و عناصر وحدت‌بخش اجتماعی را نابود کرده است. اتومبیل مقیاس خود را بر طراحی شهری تحمیل می‌کند و برای رفت و آمد و توقف، فضای زیادی می‌طلبد. اتومبیل، انسان پیاده را در فضای پیاده‌روی محدود و باریک (که به طور دایم باریک‌تر می‌شود) منزوی می‌سازد و فرصت‌های ارتباط متقابل اجتماعی و برخورداری از لذت‌های بصری را از انسان می‌گیرد (Fruin, 1971: 3). در دوران معاصر، پس از انتقادهای فراوانی که به صنعتی‌شدن و ماشینی‌شدن زندگی در شهرها و فضاهای شهری شد، اهمیت مفهوم انسان‌مداری و پیاده‌محوری در فضاهای شهری افزایش روز افزونی یافت.

خیابان‌ها نقش مهمی در ایجاد شبکه هم‌پیوند فضاهای باز و عمومی شهری و در نتیجه شکل‌گیری هویت کلان شهر ایفا می‌کنند. چنان‌چه «جان لنگ» اشاره می‌کند «کیفیتی که از شهر برداشت می‌شود، بیش از هر چیزی بستگی به کیفیت خیابان‌های آن دارد» (لنگ، ۱۳۸۶: ۱۳۰). هم‌چنین در فرهنگ لغت تخصصی شهرسازی، خیابان، فضایی زنده، مهیج و پرتحرک یا به تعبیری مهم‌ترین فضای عمومی یک شهر

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسبات عناصر شکل‌دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه‌جایی‌های شهری نیز بر مبنای حرکت پیاده بوده است. هم‌چنین مقیاس انسانی و حرکت پیاده ساختار سکونت‌گاه‌های شهری را شکل داده است. اما با شکل‌گیری انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به‌ویژه مطرح شدن نظریه «شهر مناسب با اتومبیل شخصی» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور شهروند پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. با شکست شهرسازی مدرن و به دنبال آن افزایش توسعه انسانی و محیط زیست، انتقادهای زیادی درباره دیدگاه‌های مدرن در شهرسازی و نیز کیفیت‌های کالبدی - فضایی نامطلوب حاصل از آن مطرح شد. در دوران معاصر، برای بازگرداندن کیفیت‌های شهری به شهروندان و بازپس گرفتن استیلای شهر از ماشین و اعطای آن به صاحبان اصلی آن‌ها (یعنی شهروندان)، جنبش‌ها و دیدگاه‌های جدیدی از جمله «شهرسازی شهروندگرا» و «شهرسازی پیاده‌مدار» ظهور یافته است. (قربانی و جام‌کسری، ۱۳۸۹: ۵۶)

در اواخر دوران قاجار و اوایل دوران پهلوی، ماشین و تحولات کالبدی مربوط به آن وارد شهرهای بزرگ ایران - از جمله شهر تاریخی اصفهان - شد و این‌گونه تحولات، به سرعت در اغلب فضاهای شهری شهرهای ایران توسعه یافت. فضای شهری خیابان چهارباغ، که در دوران صفوی از محورهای اصلی باغ‌شهر اصفهان بود و محوری کاملاً پیاده محسوب می‌شد، در دوران پهلوی با ورود اتومبیل به اصفهان و طراحی محورهای سواره، دچار تحولات کالبدی زیادی شد، اما هم‌چنان به عنوان یک محور پیاده در شهر مطرح است.

## ۱. فرضیه‌ها

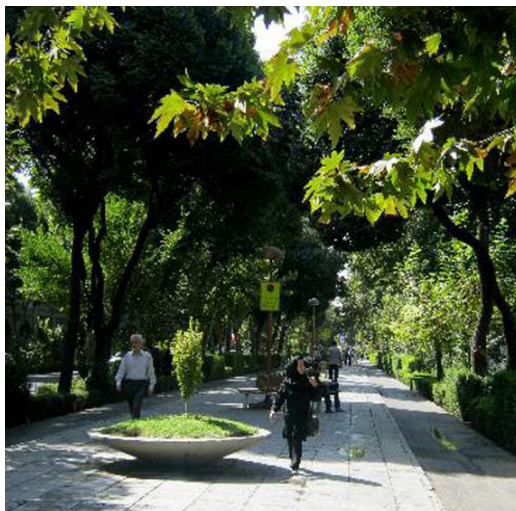
۱. خیابان چهارباغ عباسی در دوره صفوی - هم‌زمان با طراحی باغ‌شهر اصفهان - به عنوان یک محور پیاده و با ایده خلق فضای شهری تفرجگاهی و پیاده‌مدار، طراحی و ساخته شده است.  
۲. خیابان چهارباغ، پس از دوران صفوی - به‌ویژه در دوران پهلوی که اتومبیل وارد شهر اصفهان شد - با وجود تحولات کالبدی شدید و ایجاد محورهای سواره، امروزه هم‌چنان دارای ویژگی‌های پیاده‌مدار و قابل بررسی و بازنمایی است.  
۳. ویژگی‌های پیاده‌مداری که در دوران مختلف در خیابان چهارباغ وجود داشته است، تأثیر قابل توجهی بر شکل‌گیری روابط اجتماعی و شهروندی مردم شهر اصفهان و ارتقای کیفیت این تعاملات اجتماعی - فرهنگی داشته است.

## ۲. روش تحقیق

این تحقیق بر اساس هدف یا قصدی که دنبال می‌کند و با توجه به این‌که رویکردی نظری دارد، تحقیقی «بنیادی» به شمار می‌آید. در این پژوهش، که موضوع اصلی آن بررسی ویژگی‌های پیاده‌مدار خیابان تاریخی چهارباغ اصفهان و تأثیر آن بر تعاملات اجتماعی شهروندان است، با توجه به رویکرد تاریخی‌اش، از روش تحقیق تاریخی استفاده شده است. روش گردآوری داده‌های این تحقیق، روش کتابخانه‌ای و روش تجزیه و تحلیل داده‌های تحقیق، روش کیفی است.

می‌کند. به طوری که درون هر محیط فیزیکی محیطی عملکردی است متشکل از فضاهای عملکردی گوناگون که جایگاه حرکت و فعالیت انسان‌هاست و دستیابی به سازگاری این دو محیط را از طریق سازماندهی فضایی میسر می‌یابد. (Rappaport, 1980: 84)

در پیاده‌راه‌ها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران زیاد است. به گفته بیو کانن «آزادی حرکت عابرین پیاده در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است». به طوری که یکی از راه‌های تجدید حیات مدنی مراکز شهری پیاده‌راه‌ها هستند که نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر هستند (اسداللهی، ۱۳۸۳: ۶۸-۷۱) (تصویر شماره ۱).



تصویر شماره ۱: فضای شهری خیابان چهارباغ اصفهان، عرصه‌ای برای حضور و حیات اجتماعی شهروندان پیاده  
 مأخذ: [www.mehrnews.com](http://www.mehrnews.com)

باید همواره زندگی اجتماعی در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است. این فضا هم‌چنین باید خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. لذا انعطاف نیز از ویژگی‌های مهم در پیاده‌راه‌هاست و آنچه حضور همه شهروندان در پیاده‌راه‌ها را تضمین می‌کند، ایمنی این فضا است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۲).

از دیدگاه جیکوبز، برای جذب عابران و ایجاد عامل ایمنی ذاتی، خیابان شهری دارای سه کیفیت مهم است؛ اول، باید تمایز صریح بین فضای عمومی و خصوصی ایجاد کند؛ دوم، بناهای حاشیه خیابان باید دارای نما باشند و نه پشت به خیابان؛ سوم، پیاده‌روی باید بدون هیچ‌گونه توقف یا مکث صورت گیرد. به نظر وی این جذابیت در صورت فعال بودن فروشگاه‌ها و مکان‌های عمومی در هنگام شب به وجود می‌آید و خیابان به عنوان فضای شهری با عملکرد خوب در ایجاد تجربه نوعی احساس ناخودآگاهانه از همبستگی در بین عابران پیاده است (شوای، ۱۳۷۵: ۲۹۵-۳۰۵).

دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده‌راه‌ها می‌شوند تنوع و نفوذپذیری این فضاها هستند. یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به این که مسیر پیاده مختص حرکت آهسته عابر پیاده طراحی می‌شود، نماد و نشانه‌های شهری هستند که یا برگرفته از کالبد موجود و یا براساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت تعریف

است (Cowan, 2005). خیابان، فضا یا مکانی است که برای دسترسی و رفت و آمد عمومی استفاده می‌شود (Marshall, 2005: 293). به نظر جین جیکوبز «خیابان و پیاده‌راه‌های آن بخش مهم و اصلی مکان‌های عمومی شهر بوده و مهم‌ترین جزء حیاتی آن هستند. اگر خیابان‌های اصلی شهر جذاب باشند، شهر جذاب و جالب خواهد بود» (Jacobs, 1961: 26-28).

آموس راپاپورت، خاستگاه تصورات مردم را نقشه‌های ذهنی آن‌ها می‌داند و حرکت در محیط را نقطه شروع مهم‌ترین عامل شناخت محیط و ساخت نقشه ذهنی می‌شناسد. به ویژه برای حرکت پیاده که امکان برداشت تصویری کامل‌تر از محیط را دارد. به اعتقاد وی، حرکت در محیط اگر با جهت‌یابی صحیح عابر همراه نباشد، موجبات سردرگمی و عدم رضایت او را فراهم می‌آورد. وی هم‌چنین فعالیت‌ها را مهم‌ترین حلقه‌های ارتباطی انسان و محیط معنا

پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری از روش‌های پایدار حمل‌ونقل هستند. به‌طور معمول، همه سفرهای کوتاه و طولانی همراه با پیاده‌روی هستند. شهر دوستار پیاده‌روی، بیشتر انسان دوست است. پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری هیچ‌گونه آلودگی هوا یا صدا ایجاد نمی‌کند و انرژی مورد نیاز توسط افراد تأمین می‌شود. به علاوه این روش اقتصادی‌تر است و هزینه کمتری نسبت به حمل‌ونقل عمومی دربردارد (Victoria Transportation Policy Institute, 2010). هم‌چنین نظام پیاده در مقایسه با سایر سامانه‌های حمل‌ونقل شهری دارای خصوصیات و مزایای منحصر به فردی از جمله انعطاف‌پذیری، ارزانی، مصرف انرژی کمتر و هماهنگی با ملاحظات زیست‌محیطی است. پیاده‌روی نقش مکمل در ارائه خدمات سایر شبکه‌های جابه‌جایی و بخصوص حمل‌ونقل عمومی ایفا می‌کند. هر سفر شهری سواره حداقل در دو انتهای خود با پاره سفرهای پیاده تکمیل می‌گردد (ثقفی‌اصل، ۱۳۸۷: ۸۳).

پیاده‌راه‌ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی است. به همین دلیل وجود آن‌ها در شهر به ارتقای تصویر ذهنی افراد از شهر کمک می‌کند. پیاده‌راه‌ها در مقیاس شهر عمل می‌کنند و باید پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان با اندیشه، احساس و ادراک فضا، سن، جنس و توانایی‌های جسمی متفاوت باشند. در پیاده‌راه‌ها

زیبا با رودخانه زاینده‌رود و سی‌وسه پل، یک حوزه وسیع عملکردهای تفریحی و سیاحتی را در ساختار کالبدی شهر صفوی تشکیل می‌داد. بافت شهری اطراف این خیابان، متشکل از قطعه‌بندی‌های بزرگ به صورت باغ‌هایی سرسبز بود که کاخ‌ها و کلاه‌فرنگی‌هایی در دل آن‌ها وجود داشت (عمرانی، ۱۳۸۴: ۲۶۴-۲۶۸).

در کتاب *نصف جهان فی تعریف الاصفهان* درباره خیابان چهارباغ چنین آمده است: «و از جمله امکنه معروف اصفهان یکی چهارباغ شاه‌عباسی است که معروف به چهارباغ کهنه است... از آنجا (دروازه دولت) خیابانی در جنب همان عمارات دولتی به طرف جنوب تا کنار زاینده‌رود که الحال موسوم به چهارباغ است، طرح انداخت؛ مشتمل بر دو باغچه و دو کنار و میان آن راهی سنگ‌بست ساخته و راه میان وسیع و جوی سنگی در میان آن درست نمودند و اطراف باغچه‌ها به چهار صف درخت چنار و در کنار و میان درخت، گل به ردیف یکدیگر نشانندند و دو طرف این خیابان باغ‌های بزرگ بنا نموده و سردرها فراخور حال هر باغ منقش و خوش‌نما بساختند و محاذی هر سردری در میان چهارباغ حوضی بزرگ درست نمودند و چند موضع که سمت بلندی نسبت به پیش‌تر از آن داشت و ممکن بود آبشارریز بساختند و زیر آن آبشار را نیز حوضی درست نمودند که آب از آن جوی سنگی در آن ریخته و باز در جوی روان و جاری می‌گردد و به حوض‌های بزرگ می‌رود و از آنجا باز خارج شده و به خرج باغ‌های اطراف می‌رود.

این چهارباغ منتهی است به پل بزرگ شاه‌عباسی معروف به سی‌وسه‌چشمه و باز محاذی آن خیابانی بزرگ ساخته و از آن بلندی هم‌چنان آبشاری ریز درست نموده که از بالا آب در آن حوض می‌ریزد و محاذی این حوض مواجه مشرق عمارت سردری عالی ساخته‌اند بر دروازه‌ی باغی که اول باغ‌های چهارباغ علیا است و به باغ زرشک معروف است و بسیار باصفا جایی بوده و این چهارباغ را نیز شاه‌عباس اول طرح انداخته و اتمام آن را دیگران نموده‌اند و به چهارباغ بالا مشهور است و این چهارباغ طویل‌تر از اولی است اما عرضش کمتر است و به خوبی آن ساخته نشده و به دستور اطرافش باغات و سردرها دارد و آن را منتهی نمودند به باغ عباس‌آباد که قریب به کوه صفه و در حقیقت در ابتدای دامنه آن واقع شده است و بین‌الامام این باغ به هزار جریب اشتها دارد...» (الاصفهان، ۱۳۶۸: ۴۲ - ۴۰) (تصویر شماره ۲).

خیابان چهارباغ بر اساس یک برنامه و طرح هندسی، در تقاطع با محور زاینده‌رود، احداث شده و چهار قسمت اصلی شهر (چهارباغ) شکل می‌گیرد و در هر دو طرف خیابان، باغ‌های سلطنتی احداث می‌شود. با احداث سی‌وسه پل، خیابان چهارباغ تا کوه صفه در جنوب شهر ادامه یافت و در انتهای چهارباغ، باغ بزرگ و بی‌نظیر هزارجریب (خلد ثانی یا بهشت شاه‌عباس) قرار گرفت (انصاری، مجتبی، ۱۳۸۲: ۵۳). چهارباغ با باغ‌های زیبا و متعددی که داشت، یکی از مهم‌ترین تفریح‌گاه‌های داخلی اصفهان در دوره صفوی محسوب می‌شد. این خیابان هر روز به هنگام غروب، مملو از افرادی می‌شد که فارغ از دغدغه‌های روزمره، برای استراحت و تفریح، به این محل آمده بودند (احتشامی، ۱۳۸۲: ۹).

می‌گردند، که به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۸). نفوذپذیری کیفیتی است که در ایجاد سرزندگی مسیر پیاده شهری بسیار مؤثر است. یکی از سیاست‌های رسیدن به این موضوع در داخل خود مسیر پیاده‌راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه است. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانع، کلیه فعالیت‌ها و کاربری‌های متنوعی را که در مقطع خیابان یعنی نزدیک‌ترین مکان که در خط دید وجود دارند، به هم متصل کند و با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا نماید (تیبالدز، ۱۳۸۵: ۳۹-۴۷).

از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده‌راه‌ها می‌انجامد، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با پیاده‌راه‌ها، استقرار کاربری‌های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد و هم‌چنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه‌ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۵ - ۲۸۲). ایستایی و پویایی فضا نیز در ارتقای کیفی فضای مسیر پیاده مؤثر است که با رعایت فواصل معین برای طراحی مسیر پیاده می‌توان به ایجاد گره‌های مناسب برای مکث، نشستن و تماشا پرداخت (حبیبی، ۱۳۸۰: ۵۰).

با توجه به مباحثی که درباره مفهوم پیاده‌مداری و فضاهای شهری پیاده مطرح شد، ویژگی‌های عمده فضاهای شهری پیاده‌مدار را می‌توان اجتماع‌پذیری، امنیت اجتماعی و روانی، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان، احیای هویت‌های تاریخی و اجتماعی، کیفیت سیما و منظر شهری، کیفیت فضای سبز و مبلمان شهری برشمرد. این شاخصه‌ها را می‌توان در دو بخش ویژگی‌های کالبدی و ویژگی‌های اجتماعی طبقه‌بندی نمود (نمودار شماره ۱).



نمودار شماره ۱: نمودار شاخصه‌های فضاهای شهری پیاده‌مدار

#### ۴. پیشینه خیابان چهارباغ و پیاده‌مداری در آن

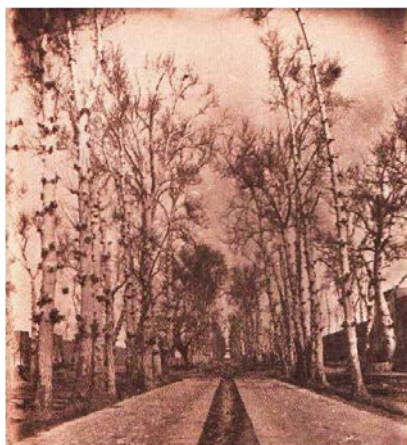
خیابان چهارباغ عباسی در سال ۱۰۰۶ هجری قمری و در زمان شاه عباس اول احداث شده است. یکی از محورهای اصلی طرح باغ‌شهر اصفهان را خیابان عریض و طویل چهارباغ تشکیل می‌داد که ناحیه شاهی، در شمال زاینده‌رود را با گذشتن از پل الله‌وردی خان به منطقه بیلاقی وسیع هزار جریب متصل می‌کرد. محور چهارباغ عباسی در تلفیقی

مجاور نهر بود. «تاورنیه» عرض پیاده‌رو سنگ‌فرش کنار نهر را دو سه پا دانسته و گفته است: «گاهی عابری از آنجا نیز عبور می‌کنند». بنابراین معبر اصلی همان پیاده و سواره‌روی سنگ‌فرش کنار خیابان بود و از سنگ‌فرش کنار نهر میانی برای تفریح استفاده می‌شد. هم‌چنین پیتر و دلاواله گفته است: «کف پیاده‌روهای خیابان سنگ‌فرش و برای عبور انسان و اسب بسیار مناسب است و به فاصله‌هایی چند سنگ‌فرش و در زمین گل‌های مختلف کاشته شده» است. بنابراین با توجه به گزارش‌ها و توصیف‌هایی که سیاحان و محققان مختلف از چهارباغ ارائه داده‌اند، می‌توان گفت که مقطع عرضی خیابان به شکل متقارن بوده است (انصاری، مجتبی، ۱۳۸۲: ۶۷-۶۹). نگارنده با توجه به توصیف‌های مذکور، در زیر تصویری را از نصف مقطع عرضی خیابان چهارباغ در دوره صفوی بازسازی نموده است (تصویر شماره ۳).

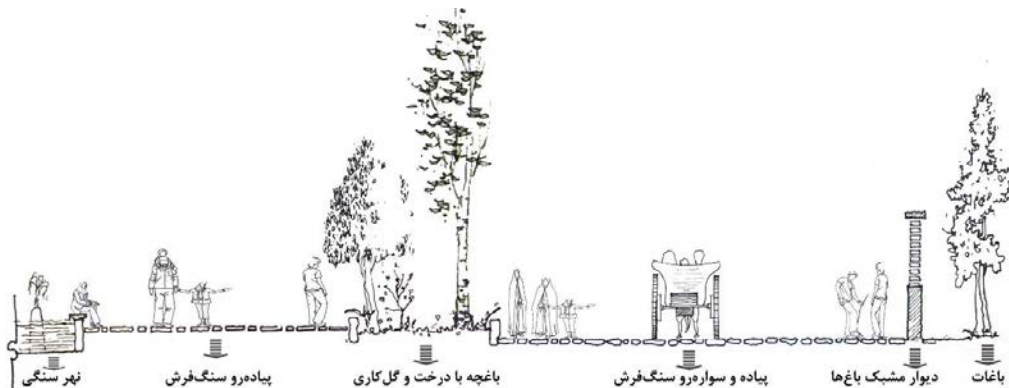
با توجه به مروری که بر پیشینه خیابان چهارباغ شد، می‌توان گفت که هدف از طراحی و احداث خیابان چهارباغ، فقط طراحی یک خیابان عملکردی معمولی در بافت شهر اصفهان دوره صفوی نبوده است، بلکه علاوه بر جنبه‌های عملکردی آن و تأمین دسترسی به باغ‌ها و کوشک‌های واقع در آن، گردشگاهی برای عابران پیاده محسوب می‌شد. عریض و طولیل بودن خیابان، قرارگیری باغ‌ها و کوشک‌ها و بیلاق‌ها در حاشیه محور، هم‌چنین وجود نهرها، حوض‌ها، فواره‌ها، آبشارها، درختان، گل‌ها و چشم‌اندازهای زیبا، نشان از تفرجگاه بزرگی در اصفهان قدیم دارد.

خیابان چهارباغ علاوه بر کاربری تفریحی، همانند بازار اصفهان و میدان نقش جهان، به عنوان یکی از مراکز تجاری اصلی شهر اصفهان محسوب می‌شد. سیوری در کتاب *ایران عصر صفوی* آورده است: «چهارباغ هم‌چون میدان نقش جهان، میعادگاه و مرکزی برای فعالیت‌های بازرگانی و اجتماعی بود» (انصاری، محمداسماعیل، ۱۳۸۲: ۴۰). در کتاب *ایران عصر صفوی* نیز آمده است که خیابان چهارباغ، در هنگام روز محل داد و ستد و تجارت بود و هنگامی که روز پایان می‌یافت و شب آغاز می‌شد، افراد برای تفریح به چهارباغ می‌رفتند. شب و شب‌افروزی، هم تفریح مردم بود و هم محل تفریح‌های دیگر. ورزش، انجم و تماشای نمایش‌های میدانی و رفتن به قهوه‌خانه‌ها از دیگر تفریح‌های مردم در دوران صفوی بود (مسجدی و ابراهیمی، ۱۳۸۲: ۴۸۵-۴۸۷).

درباره چگونگی شکل و کالبد خیابان چهارباغ، در دوره صفوی، اطلاعاتی در کتاب‌های تاریخی و سفرنامه‌ها آمده است. باغ‌های بزرگی در حاشیه چهارباغ وجود داشت که دارای دیوار مستقیم و صافی در جداره خیابان بود و اغلب آن‌ها به شکل مشبک بودند. عابران چهارباغ می‌توانستند کوشک‌ها و فضای مشجر، باطراوت و سرسبز درونی باغ‌ها را نیز ببینند. در مقابل باغ‌ها و در دو جبهه خیابان دو پیاده و سواره‌رو سنگ‌فرش عریض بود و در کنار آن‌ها دو باغچه با درختان چنار و گل کاری وجود داشت. در وسط خیابان و در بین دو باغچه مذکور، نهر سنگی و در دو طرف آن دو مسیر پیاده‌رو سنگ‌فرش بود. البته عرض پیاده و سواره‌روهای سنگ‌فرش بیش از عرض دو پیاده‌روی سنگ‌فرش



تصویر شماره ۲: چشم‌اندازهایی قدیمی از خیابان چهارباغ و محورهای عریض پیاده در آن  
 مأخذ: کتاب «ایران در یک‌صد و سیزده سال پیش - بخش نخست: اصفهان» (ارنست هولستر، صفحه ۱۰۵ و ۱۱۲)



تصویر شماره ۳: تصویر بازسازی شده از نصف مقطع عرضی خیابان چهارباغ در دوره صفوی  
 مأخذ: بازسازی و ترسیم از نگارنده

## ۵. پیاده‌مداری خیابان چهارباغ در دوران معاصر

ساختار کالبدی شهر و بافت تاریخی آن دچار تحولات زیادی شد، اما هم‌چنان محور تاریخی چهارباغ، به همراه محور طبیعی - تاریخی زاینده‌رود، استخوان‌بندی اصلی شهر اصفهان را شکل می‌دهد.

امروزه محور چهارباغ عباسی اصفهان با وجود کاربری‌های متنوع شهری، از جمله فضاهای تجاری مانند بازارچه‌های سنتی و مجتمع‌های تجاری جدید (پاساژها) و هم‌چنین فضاهای فرهنگی مانند مدارس دینی، فرهنگ‌سراها، سینماها و کتاب‌فروشی‌ها و نیز بسیاری از فضاها و کاربری‌های متنوع اداری، مسکونی، تفریحی، گردشگری و ورزشی، به یکی از فضاهای شهری پویا برای شهروندان تبدیل شده است. از طرفی دیگر، وجود فضاهای سبز مطلوب از جمله چند ردیف درختان چنار کهن، بوته‌های سبز و فضاهای گل کاری شده متنوع و نیز وجود نهرهایی در پای درختان باعث بهبود طراوت و سرزندگی کالبدی این خیابان شده است. وجود محور طبیعی زاینده‌رود و محورهای سبز در تقاطع با محور تاریخی چهارباغ، کیفیت‌های کالبدی این فضای شهری را دو چندان نموده است که در مجموع بستر بسیار مطلوبی را برای استفاده شهروندان پیاده از این فضای شهری فراهم نموده است (تصویر شماره ۴).

شهر اصفهان به دلیل داشتن زمین‌های هموار و کم‌شیب، کوچه‌های تنگ و باریک و فواصل کوتاه، محیطی مناسب برای دوچرخه‌سواری دارد. امروزه با وجود خودروها و استفاده گسترده از آن‌ها در سیستم حمل‌ونقل مردم اصفهان، هم‌چنان برای تردهای درون‌شهری و مسیریهای کوتاه، از دوچرخه نیز استفاده می‌کنند (عمرانی، ۴۸۳۱: ۷۶۳). به همین دلیل، برای حفظ این عادت و فرهنگ سنتی دوچرخه‌سواری و توسعه استفاده از آن در سیستم حمل‌ونقل شهری - که امروزه از شاخصه‌ها و اصول شهرسازی پایدار و شهروندگرا نیز محسوب می‌شود- در خیابان چهارباغ و فضاهای شهری دیگر اصفهان، در کنار پیاده‌راه‌های گسترده، محورهای ویژه‌ای نیز برای تردد دوچرخه تعبیه شده است. وجود محور عریض پیاده سنگ‌فرش شده میانی و دو محور دوچرخه‌سواری در کنار آن و نیز محورهای پیاده‌رو در دو سوی خیابان، به علاوه فضاهای سبز گسترده، بیانگر برخی ویژگی‌های پیاده‌مدارانه این فضای شهری در دوران معاصر است (تصویر شماره ۵).

به گفته دکتر آیت‌الله‌زاده شیرازی، پس از آمدن رضاخان به اصفهان در سال ۱۳۰۲ شمسی (زمان شهرداری شاهنده، شهردار وقت اصفهان) و به دنبال آن ورود اتومبیل به این شهر، از آن‌جا که مسیری برای سواره وجود نداشت، روند خیابان‌کشی‌ها در شهر شروع می‌شود. سپس پله‌های محور چهارباغ را حذف و حوض‌های آن را پر کردند و کف آن را تسطیح نمودند. در واقع معبر پیاده‌ای را که گردشگاهی عمومی بود، به خیابان و محور مرکزی شهر تبدیل کردند. در این زمان بسیاری از کوشک‌ها و سردرهای اطراف خیابان چهارباغ و درون باغ‌ها، که به مخروبه تبدیل شده بود، فروخته شدند و به جای آن‌ها مغازه‌ها و آپارتمان‌های متعددی ساخته شد. این تغییر ماهیت باعث تبدیل شدن خیابان چهارباغ به یکی از محورهای اصلی تجاری - اقتصادی شهر شد (آیت‌الله‌زاده شیرازی، ۱۳۸۶: ۱۹-۲۰). لطف‌الله هنرفر به نقل از جهانگردانی مانند دیولافوآ و پیرلوتی و هانری رنه دالمانی در این‌باره گفته است که خیابان چهارباغ اصفهان مانند سایر آثار تاریخی این شهر در دوران قاجاریه به وضع بسیار اسفناکی درآمده بود. اما با شروع دوران پهلوی تعمیر و ترمیم آثار تاریخی شهر اصفهان و ایجاد کارخانه‌های صنعتی، اصلاح خیابان چهارباغ، توسعه فضاهای سبز و درختکاری‌ها، طراحی نهرها و مسیرهای آب مورد توجه قرار گرفت و علاوه بر عمران و آبادانی‌های مذکور، این محور در سمت شمالی آن نیز با نام چهارباغ پهلوی (چهارباغ پایین) ادامه یافت و خیابانی کم‌ظنیر را به وجود آورد (هنرفر، ۱۳۴۹: ۱۴). بنابراین در دوران پهلوی با وجود ورود ماشین به شهر اصفهان و مسیرهای سواره‌ای که در خیابان چهارباغ تعبیه شد، هم‌چنان خیابان چهارباغ به عنوان ستون فقرات اصلی و نیز یکی از فضاهای شهری تفریحی و مردمی شهر محسوب می‌شده است.

در دوران پس از انقلاب اسلامی، اصفهان همانند تمام شهرهای ایران دچار تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی بسیاری شد. بالا رفتن میزان مهاجرت به شهر اصفهان و افزایش نرخ رشد جمعیت در سال‌های پس از انقلاب، باعث تبدیل شدن اصفهان به یکی از کلان‌شهرهای ایران شد. به دلیل توسعه و گسترش شهر در این دوره،



تصویر شماره ۴: سرزندگی و طراوت کالبدی فضای شهری خیابان چهارباغ برای استفاده شهروندان پیاده  
مأخذ: www.mehrnews.com

گروه‌های اجتماعی، حس هم‌گرایی، تعامل مستقیم شهروندان را با وجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌کند (قربانی، جام‌کسری، ۱۳۸۹: ۶۰-۶۲).

کارایی و سرزندگی فضاهای شهری، متضمن حضور انسان و حیات مدنی آن‌ها، وابسته به نحوه حرکت پیوسته عابر پیاده در آن است. به عقیده‌ی راپاپورت، حرکت و رفتار عابر پیاده به طور کلی متأثر از دو شاخصه اصلی فیزیکی - کالبدی و فرهنگی - اجتماعی است (معینی، ۱۳۸۶: ۱۶). فضاهای شهری در عین حال که باید امکان با وضعیت کلی اجتماع تطابق داشته باشند، باید ویژگی‌های لازم را نیز برای پوشش دادن نیازهای گروه‌های مختلف اجتماعی (سنی، جنسی، جسمانی و...) دارا باشند. رفتارهایی نظیر بازی کردن، صحبت کردن، نشست و تفریح کردن و تعامل در رفتارهای اجتماعی، گونه‌های مختلفی از عملکردها و نیازهای انسانی هستند که مفاهیم فضایی و کالبدی خاص خود را طلب می‌کنند (رفعیان، سیفایی، ۱۳۸۴: ۲۹). در شهر اصفهان دوران صفوی، روابط اجتماعی و همبستگی و پیوند شهروندان در هر محله یا خیابان - از جمله خیابان چهارباغ - به طور عمده توسط عوامل پیدایش محله و تجمع مردم، شکل می‌گرفت. این روابط در اثر تماس‌ها و معاشرت‌های روزمره و مداوم شهروندان و اشتراک آن‌ها، در شکل دادن سرنوشت مشترکشان باعث تقویت تعاملات اجتماعی آن‌ها، می‌شد (کجباف، ۱۳۸۲: ۴۴۰).

خیابان چهارباغ، محلی برای گذران اوقات فراغت عمومی بوده است. در دوران صفوی به دلیل ثبات سیاسی و رونق اقتصادی و کیفیت زندگی و معیشت، مردم اوقات فراغت بیشتری داشتند. آن‌ها در روزهای گرم تابستان بر روی سکوه‌های زیر درختان و لبه‌های نهرهای چهارباغ می‌نشستند و اوقات فراغت خود را از طریق تماشای نمایش‌ها و هنرنمایی هنرمندان و شاعران و نقالان، گفت‌وگو و خنده با یکدیگر، کشیدن قلیان و صرف نوشیدنی، قدم زدن و مشاهده چشم‌اندازهای زیبا می‌گذراندند. در سفرنامه شاردن در این باره آمده است: «گردش عصرها، در مدت نه ماه از سال، در این خیابان دل‌پسند و فرح‌انگیز است زیرا در این مدت خیابان و باغچه‌ها را آب می‌پاشند و اطراف حوض‌ها غرق گل

در دوران معاصر، امکان مرمت و بازسازی آثار و بناهای تاریخی شهر فراهم شده و بسیاری از میراث فرهنگی و بناهای تاریخی، که در زمان قاجاریه و اوایل پهلوی دچار تخریب و فرسودگی شده بودند، مرمت شده است. هم‌چنین ساختمان‌های جدیدی با الهام از معماری سنتی ساخته شده که در احیای سیمای تاریخی شهر اصفهان تأثیرگذار بوده است (عمرانی، ۱۳۸۱: ۷۶۳). بنابراین حفظ، مرمت و احیای برخی بناهای تاریخی از جمله مجموعه مادرشاه (مدرسه، بازار، کاروان‌سرا)، باغ و کاخ هشت‌بهشت، سی‌وسه‌پل و هم‌چنین طراحی مجموعه‌های جدید با الگوهای تاریخی و سنتی (مانند طراحی جداره شرقی چهارباغ) باعث حفظ سیمای تاریخی و هویت کالبدی فضای شهری محور چهارباغ و تقویت هویت‌های فرهنگی شهر و شهروندان شده است.

## ۶. چهارباغ و تعاملات اجتماعی

همان‌گونه که برای شکل‌گیری خانواده نیاز به مکانی مانند خانه است، جامعه نیز برای شکل‌گیری نیاز به محلی دارد که ارتباطات جمعی در آن شکل گیرد و فرصتی برای تعاملات اجتماعی فراهم شود. اگرچه شاید برای این امر نیاز به ساختار و کالبد مشخصی در مکانی خاص نباشد، اما به فضایی در شهر نیازمندیم تا به مکان شخصیت و هویت بخشد و در ساکنان حس تعلق به مکان را ایجاد کند و آن‌ها را جذب نماید (اشرفی، ۱۳۸۶: ۴۹).

بخش مهمی از تعاملات اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری محقق می‌شود، بنابراین نقش فضاهای پیاده شهری در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر اهمیت بسیاری دارند. در این میان، پیاده‌راه‌ها معابری دارای نقش اجتماعی عمده هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به فضاهای شهری آوردند و مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند. بنابراین آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. فضاهای پیاده‌مدار، با توجه به ماهیت‌شان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی، از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از



تصویر شماره ۵ : وجود محورهای عریض پیاده و محورهای دوچرخه‌سواری در خیابان چهارباغ برای شهروندان

مأخذ: [www.spadanabike.ir](http://www.spadanabike.ir)

### نتیجه گیری

شهر تاریخی اصفهان با توجه به دارا بودن ویژگی‌هایی از جمله؛ بافت فرهنگی - اجتماعی متنوع، وجود فضاهای طبیعی مانند زاینده‌رود و مادی‌ها و بیشه‌ها، وجود بافت و ابنیه تاریخی، همواره در دوران مختلف - به‌ویژه در دوران صفوی - به عنوان شهری انسان‌مدار و مردم‌وار به شمار می‌رفته است. در دوره صفوی با پایتخت شدن شهر اصفهان و شکل‌گیری باغ‌شهر و به دنبال آن ایجاد فضاهای شهری مانند میدان نقش جهان، خیابان چهارباغ، محور طبیعی زاینده رود و مادی‌ها، این شهر به یکی از زیباترین شهرهای جهان تبدیل شد. خیابان چهارباغ، که به عنوان استخوان‌بندی باغ‌شهر صفوی محسوب می‌شد، علاوه بر این که مکانی برای تفریحات و سرگرمی‌های دربار صفوی بود، به عنوان فضای شهری مردمی و عمومی نیز مطرح بوده است. امروزه هم با گذشت سالیان متمادی و تحولات کالبدی که در آن صورت گرفته است، هم چنان محور تاریخی چهارباغ به عنوان ستون فقرات ساختار شهری اصفهان محسوب می‌شود.

مفهوم «پیاده‌مداری»، که امروزه به یکی از اساسی‌ترین دغدغه‌ها و مباحث شهری تبدیل شده است، در ایران بیش از هر شهر دیگری در فضاهای شهری اصفهان دیده می‌شود. شهر اصفهان با توجه به ویژگی‌های تاریخی، اجتماعی، طبیعی و کالبدی که همواره داشته، بسیاری از ویژگی‌های شهر شهروندگرا و پیاده‌مدار را در خود داشته است. در دوران صفوی، خیابان چهارباغ با توجه به طرح باغ‌شهر، به عنوان محور تفریحی و پیاده، طراحتی و ساخته شد. در دوران بعدی، به ویژه در دوره پهلوی، تحولات فضایی - کالبدی زیادی در آن صورت گرفت و بخشی از آن به محور سواره تبدیل شد. اما هم چنان معابر پیاده عریضی در وسط و حاشیه این محور حفظ شده است. در دوران صفوی، ویژگی‌های پیاده‌مدارانه شهر اصفهان و خیابان چهارباغ، به واسطه شکل‌گیری باغ‌شهر و نیز به دلیل وجود نداشتن اتومبیل، نسبت به دوران معاصر که صنعت و اتومبیل وارد شهرها شده، بیش تر بوده است. امروزه نیز خیابان

است. روی سکوه‌های کوتاه سردر عمارات را مفروش کرده روی آن قلیان می‌کشند و بعضی از مردم محترم با اسب رفت‌وآمد می‌کنند» (شاردن، ۱۳۶۲: ۱۵۰). هم چنین در سفرنامه کمپفر آمده است: «کنار برآمده نهر و حوض‌ها را قهوه‌چی و صاحبان میهمان‌خانه‌ها با حصیر و قالی فرش کرده‌اند. روی این فرش‌ها مردم بی‌کار و فارغ‌البال می‌نشینند تا در حین کشیدن قلیان و صرف نوشیدنی شاهد نمایش و هنرنمایی شعرا، گویندگان و نقالان باشند و به بهترین و مطبوع‌ترین وجه وقت بگذرانند؛ فقط هنگامی که هوا زیاد گرم شود به اتاق‌های خنک قهوه‌خانه‌های مقابل رخت می‌کشند» (کمپفر، ۱۳۶۳: ۱۹۵-۱۹۶).

در دوران معاصر، وجود کاربری‌های متنوع شهری در فضای شهری خیابان چهارباغ و هم چنین حضور طیف‌های گوناگون اجتماعی شهروندان از اقوام و مذاهب به همراه گردشگران داخلی و خارجی، باعث اختلاط و پویایی در تعاملات اجتماعی شهروندان شده است. هم چنین وجود فضاهای مناسب برای فعالیت‌های تفریحی و ورزشی از جمله پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و اسکیت در این فضای شهری ارتقای سطح نشاط شهروندان پیاده را در پی دارد. حضور گسترده طیف‌های مختلف مردم در ساعات مختلف روز و شب در این خیابان، علاوه بر سرزندگی و پویایی، موجب ارتقای امنیت اجتماعی آن نیز شده است. وجود ابنیه مختلف تاریخی و به طور نسبی حفظ هویت کالبدی منظر شهری خیابان چهارباغ، علاوه بر مزایای کالبدی، باعث شکل‌گیری خاطرات و هویت‌های جمعی و تقویت حس تعلق به فضای شهری در بین شهروندان خواهد شد (تصویر شماره ۶).

بنابراین خیابان چهارباغ از ابتدای شکل‌گیری آن، فضایی تفریحگاهی برای تعاملات اجتماعی، تفریح، گذران اوقات فراغت، گفت‌وگو، ورزش و سرگرمی مردم و شهروندان بوده است. امروزه نیز با وجود تحولات کالبدی و فضایی که در طول زمان در این محور تاریخی رخ داده است، هم چنان کانونی برای حضور و ارتباطات مردمی و شهروندی بوده و تأثیر آن در شکل‌گیری کمیّت و کیفیت روابط اجتماعی، بین اقشار مختلف مردم اصفهان در دوران معاصر، اجتناب‌ناپذیر است.



تصویر شماره ۶: حضور گسترده‌ی شهروندان پیاده در فضای خیابان چهارباغ و تعاملات اجتماعی آن‌ها

مأخذ: [www.molon.de](http://www.molon.de) & [www.isfp.ir](http://www.isfp.ir)



شهر تاریخی اصفهان، نقشی اساسی در احیای هویت‌های جمعی شهروندان داشته است.

البته بدیهی است که بازشناسی مفهوم پیاده‌مداری و برشمردن شاخصه‌های پیاده‌محور در خیابان چهارباغ صفوی و معاصر به این معنا نیست که این فضای شهری به طور مطلق حائز تمامی ویژگی‌های یک فضای شهری پیاده‌مدار است. بنابراین وجود برخی ویژگی‌های متضاد با مفهوم پیاده‌مداری و مشکلات شهری در خیابان چهارباغ اجتناب‌ناپذیر است، البته هدف اصلی این پژوهش تمرکز بر این چالش‌ها نبوده است. بلکه این مقاله اساساً به دنبال آن بوده است که ارزش‌های مردم‌وار و پیاده‌مداری که در این فضای شهری وجود دارد، کشف و بازشناسی کند و نقش آن را در تعاملات اجتماعی مردم بررسی نماید. هم‌چنین این مقاله بر آن بوده است که محور تاریخی خیابان چهارباغ را، به عنوان یکی از پیاده‌مدارترین فضاهای شهری در ایران، در قالب یک الگو معرفی نماید.

در جدول زیر ویژگی‌های پیاده‌مدار خیابان چهارباغ، در دوران صفوی و معاصر، در دو بخش ویژگی‌های کالبدی و اجتماعی طبقه‌بندی شده است (جدول شماره ۱).

در پایان رهیافت‌ها و راه کارهای حاصل این پژوهش که در جهت

چهارباغ با حفظ برخی از ویژگی‌های کالبدی قدیمی‌اش از جمله، معابر پیاده عریض، فضای سبز و درختان چنار و ابنیه تاریخی دارای ویژگی‌های ارزشمند پیاده‌مدارانه است.

خیابان چهارباغ، از دوران شکل‌گیری‌اش در عهد صفوی تا دوران معاصر، همواره به عنوان یک تفرجگاه مردمی و فضای شهری مردم‌وار در استیلای قشرهای مختلف مردم اصفهان بوده است. این فضای شهری کانونی برای گردهم‌آیی مردم و برگزاری آیین‌های مختلف ملی و دینی آن‌ها در دوران مختلف بوده است. محور تاریخی چهارباغ نقطه تلاقی گروه‌ها و طبقات مختلف اجتماعی و هم‌چنین محلی برای اختلاط طیف‌های متنوع قومی، دینی، فرهنگی مردم اصفهان و شکل‌گیری پیوندهای اجتماعی بین آن‌ها بوده است. چهارباغ علاوه بر این که عرصه‌ای برای شکل‌گیری و تقویت تعاملات اجتماعی مردم بوده، مکان مناسبی برای تفریح، سرگرمی، ورزش و گذران اوقات فراغت اقشار گوناگون جامعه نیز بوده است. این ویژگی‌های مردم‌وارانه و پیاده‌مدارانه باعث شکل‌گیری بسیاری از خاطرات فردی و جمعی شهروندان و تقویت حس تعلق مردم به این مکان شده است. هم‌چنین این محور تاریخی، به عنوان یکی از نشانه‌ها و عوامل برجسته هویت‌ساز

جدول شماره ۱: جدول طبقه‌بندی ویژگی‌های پیاده‌مدار در خیابان چهارباغ

ویژگی‌های پیاده‌مدار در خیابان چهارباغ		
ویژگی‌های اجتماعی	ویژگی‌های کالبدی	
مکانی برای تفریح و سرگرمی درباریان و مردم	وجود باغات و کوشک‌های تفریحی در اطراف چهارباغ	دوره‌ی صفوی
فضایی برای روابط اجتماعی مردم و درباریان و گردشگران	وجود فضاهای فرهنگی و تجاری مانند مغازه‌ها، غرفه‌ها و قهوه‌خانه‌ها و...	
محلی برای پیاده‌روی، ورزش و بازی اقشار مختلف مردم	وجود معابر پیاده عریض و باکیفیت	
فضایی دارای آرامش و امنیت اجتماعی و روانی	وجود فضای سبز و درختان چنار	
فضایی متنوع، پویا، شاد و سرزنده	وجود آب از طریق نهرها و حوض‌ها	
خاطره‌انگیز بودن چهارباغ و شکل‌گیری خاطرات جمعی و فردی	وجود محورهای طبیعی متقاطع با چهارباغ مانند زاینده‌رود و مادی‌ها	
ایجاد حس تعلق به مکان و تقویت وابستگی به آن	وجود مجموعه‌های شهری و ابنیه عمومی مانند مسجد، مدرسه، کاروانسرا، پل‌ها، کاخ‌ها و... در اطراف محور چهارباغ	دوره‌ی معاصر
ایجاد هویت تاریخی و احیای هویت‌های جمعی	نماهای شهری مطلوب در جداره‌ها و کف‌سازی چهارباغ	
فضایی برای تعاملات اجتماعی شهروندان گوناگون و اختلاط و تنوع اجتماعی در چهارباغ	دسترسی و خوانایی مطلوب چهارباغ به دلیل ساختار هندسی و شفاف آن و ارتباط مناسب با مراکز مهم شهری مانند میدان نقش جهان و دروازه‌های شهر	
محوری مناسب برای پیاده روی، خرید و هواخوری	کاربری‌های مختلف و مختلف از جمله؛ تجاری، فرهنگی، اداری، مسکونی، تفریحی، توریستی، ورزشی و...	
معبر مناسبی برای ورزش، دویدن، دوچرخه‌سواری، اسکیت و...	وجود معابر پیاده عریض در وسط و اطراف خیابان	
فضایی دارای آرامش و امنیت اجتماعی و روانی نسبی	ایجاد محورهای دوچرخه‌سواری در کنار محور پیاده‌ی میانی	
فضای نسبتاً سرزنده و پویا	فضای سبز مطلوب از طریق درختان چنار، بوته‌های سبز و گل‌کاری	
شکل‌گیری خاطرات فردی و جمعی شهروندان در خیابان چهارباغ	وجود نهرهایی در پای درختان چنار و عبور موقت آب از آنها	
ایجاد حس تعلق مکانی و دل‌بستگی به آن	وجود محورهای طبیعی متقاطع با چهارباغ مانند زاینده‌رود و مادی‌ها و شکل‌گیری محورهای سبز و پیاده در مسیر رورخانه و مادی‌های اطراف چهارباغ	
احیای هویت‌های تاریخی به واسطه‌ی سیما و ابنیه‌ی تاریخی حفظ شده	حفظ برخی ابنیه تاریخی در اطراف چهارباغ مانند مجموعه‌ی مادرشاه، هشت‌بهشت، سی‌وسه‌پل و...	
	نماهای شهری نسبتاً مطلوب با حفظ قسمتی از سیمای تاریخی و طبیعی چهارباغ و کف‌سازی سنگ‌فرش مسیرهای پیاده	
	خوانایی و دسترسی نسبتاً مناسب از طریق توسعه خیابان چهارباغ و شکل‌گیری ارتباطات مناسب و شفاف با بافت، مراکز و فضاهای شهری قدیم و جدید	

۱۱. حبیبی، سیدمحسن، (۱۳۸۰)، «مسیر پیاده گردشگری»، **فصلنامه هنرهای زیبا**، ش ۹، صص ۴۳-۵۱.

۱۲. رفیعیان، مجتبی. سیفایی، مهسا، (۱۳۸۴)، «فضاهای عمومی شهری: بازنگری و ارزیابی کیفی»، **فصلنامه هنرهای زیبا**، ش ۲۳، صص ۳۵-۴۲.

۱۳. رنجبر، احسان. رییس‌اسماعیلی، فاطمه، (۱۳۸۹)، «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران»، **فصلنامه هنرهای زیبا**، ش ۴۲، صص ۸۳-۹۳.

۱۴. شاردن، ژان، (۱۳۶۲)، **سفرنامه‌ی شاردن** (بخش اصفهان)، ترجمه حسین عریضی، انتشارات نگاه، تهران.

۱۵. شوای، فرانسوا، (۱۳۷۵)، **شهرسازی تخیلات و واقعیات**، ترجمه سید محسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.

۱۶. عمران‌نی، مرتضی، (۱۳۸۴)، **در جستجوی هویت شهری اصفهان**، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.

۱۷. قربانی، رسول و جام‌کسری، محمد، (۱۳۸۹)، «جنبش پیاده‌گستری رویکردی نو در احیای مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز»، **مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای**، سال ۲، ش ۶، صص ۵۵-۷۲.

۱۸. قریب، فریدون، (۱۳۸۳)، «امکان سنجی مسیرهای پیاده و دوچرخه در محدوده تهران قدیم»، **فصلنامه هنرهای زیبا**، ش ۱۹، صص ۳۵-۴۳.

۱۹. کجیاف، علی‌اکبر، (۱۳۸۲)، «بررسی مقایسه‌ای اصفهان در عصر سلجوقیان با صفویان»، **مجموعه مقالات همایش اصفهان و صفویه**، ج ۲، انتشارات دانشگاه اصفهان، اصفهان، صص ۱-۱۴.

۲۰. کمپفر، انگلبرت، (۱۳۶۳)، **سفرنامه‌ی کمپفر**، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، انتشارات خوارزمی، تهران.

۲۱. لنگ، جان، (۱۳۸۶)، **طراحی شهری** (گونه‌شناسی رویه‌ها و طرح‌ها)، ترجمه سیدحسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.

۲۲. مسجدی، حسین. ابراهیمی، مؤگان، (۱۳۸۲)، «شب‌ها، شورها و شعورها؛ بررسی اجمالی سیاست صفویه برای سرگرمی‌های فرهنگی (اوقات فراغت)»، **مجموعه مقالات همایش اصفهان و صفویه**، ج ۲، انتشارات دانشگاه اصفهان، اصفهان، صص ۱-۱۴.

۲۳. معینی، سیدمحمد مهدی، (۱۳۸۶)، «رفتار عابر پیاده، در ارتباط با مکان‌های مسکونی و تجاری»، **فصلنامه هنرهای زیبا**، ش ۳۲، صص ۱۵-۲۶.

۲۴. هنرفر، لطف‌الله، (۱۳۴۹)، «چهارباغ اصفهان»، **مجله هنر و مردم**، ش ۹۷ و ۹۶، صص ۲-۱۴.

25. Cowan, R. (2005), **The Dictionary of Urbanism**, Streetwise Press, Wiltshire, London.

26. Fruin, J. (1971), **Pedestrian Planning and Design**, Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, Inc, New York.

27. Jacobs, J. (1961), **The Death and Life of Great American Cities**, Random House, New York.

28. Marshall, S. (2005), **Streets & Patterns**, Taylor & Francies, New York.

29. Rappaport, A. (1980). **Pedestrian Street Use**, Culture & Perception, New York.

30. Victoria Transportation Policy Institute, (2010), **On line TDM Encyclopedia**, From: <http://www.vtpi.org> (accessed aug 10.2009).

بهبود کیفیت پیاده‌مداری در خیابان چهارباغ است، ارائه می‌شود:

- تبدیل خیابان چهارباغ به محور تاریخی-گردشگری کاملاً پیاده، با برچیدن معابر سواره یا حداقل محدود کردن سواره به وسایل نقلیه عمومی مانند منوریل، تراموا، اتوبوس.
- ایجاد تنوع در کاربری‌های اراضی اطراف خیابان چهارباغ، با اولویت کاربری‌های فرهنگی، گردشگری و تفریحی.
- حفظ، احیا و مرمت تمامی ابنیه تاریخی اطراف محور چهارباغ و دادن کاربری‌های فرهنگی و گردشگری به آن‌ها در جهت احیای هویت تاریخی خیابان.
- حفظ و احیای منظر و سیمای تاریخی جداره خیابان و بازسازی بخش‌های تخریب شده.
- کیفیت‌بخشی به محل تقاطع زاینده‌رود و مادی‌ها با محور چهارباغ و احیای شکل تاریخی و نحوه تقاطع آن‌ها.
- احیای جریان آب، نهرها، حوض‌های تاریخی خیابان چهارباغ از طریق مطالعه مستندات تاریخی.
- حفظ و نگهداری و کیفیت‌بخشی بیشتر فضای سبز و درختان چنار قدیمی و احیای سیمای تاریخی-طبیعی چهارباغ.
- کنترل فرم، نما و مصالح در ساخت و سازهای حاشیه چهارباغ در راستای حفظ سیما و منظر تاریخی آن.
- افزایش کیفیت علایم، مبلمان و المان‌های شهری.
- کیفیت‌بخشی به رنگ و نورپردازی در خیابان چهارباغ برای افزایش امنیت و سرزندگی.

#### فهرست منابع و مراجع

- آیت‌الله‌زاده شیرازی، باقر، (۱۳۸۶)، «شهرسازی ظریف و بی‌نظیر عهد صفویه»، **ماهنامه دانش‌نما**، سال ۱۶، ش ۱۴۸-۱۵۰، صص ۱۹-۲۰.
- احتشامی، لطف‌الله، (۱۳۸۲)، «بیللاقات صفویه در دارالسلطنه اصفهان»، **مجموعه مقالات همایش اصفهان و صفویه**، ج ۲، انتشارات دانشگاه اصفهان، اصفهان، صص ۱-۱۴.
- اسداللهی، شیوا، (۱۳۸۳)، «ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری»، **مجله شهرداری‌ها**، سال ۶، ش ۶۶، صص ۶۸-۷۱.
- اشرفی، نسیم، (۱۳۸۶)، «فضاهای مکت شهری»، **ماهنامه بین‌المللی راه و ساختمان**، سال ۵، ش ۴۳، صص ۴۸-۵۱.
- الاصفهان‌نی، محمد مهدی بن محمد رضا، (۱۳۶۸)، **نصف جهان فی تعریف الاصفهان**، به تصحیح منوچهر ستوده، انتشارات امیرکبیر، تهران.
- انصاری، مجتبی، (۱۳۸۲)، «باغ ایرانی در تاریخ»، **مجموعه مقالات همایش اصفهان و صفویه**، ج ۲، انتشارات دانشگاه اصفهان، اصفهان، صص ۵۱-۷۶.
- انصاری، محمداسماعیل، (۱۳۸۲)، «فعالیت‌های تجاری - صنعتی عصر شاه‌عباس اول در اصفهان»، **مجموعه مقالات همایش اصفهان و صفویه**، ج ۲، انتشارات دانشگاه اصفهان، اصفهان، صص ۳۶-۵۰.
- پاکزاد، جهان‌شاه، (۱۳۸۶)، **راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران**، آرمان شهر، تهران.
- تیبالدز، فرانسیس، (۱۳۸۵)، **شهرهای انسان محور**، ترجمه حسن علی لقایی و فیروزه جدلی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- ثقفی‌اصل، آرش، (۱۳۸۷)، «اهمیت و نقش پیاده در شبکه‌ی حمل‌ونقل پایدار»، **فصلنامه جستارهای شهرسازی**، سال ۷، ش ۲۶-۲۷، صص ۲۹-۸۷.